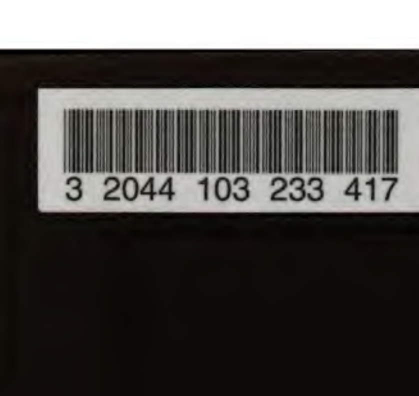
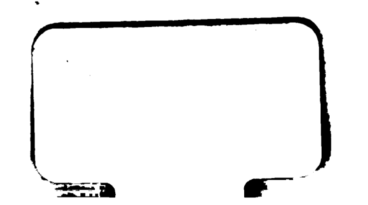
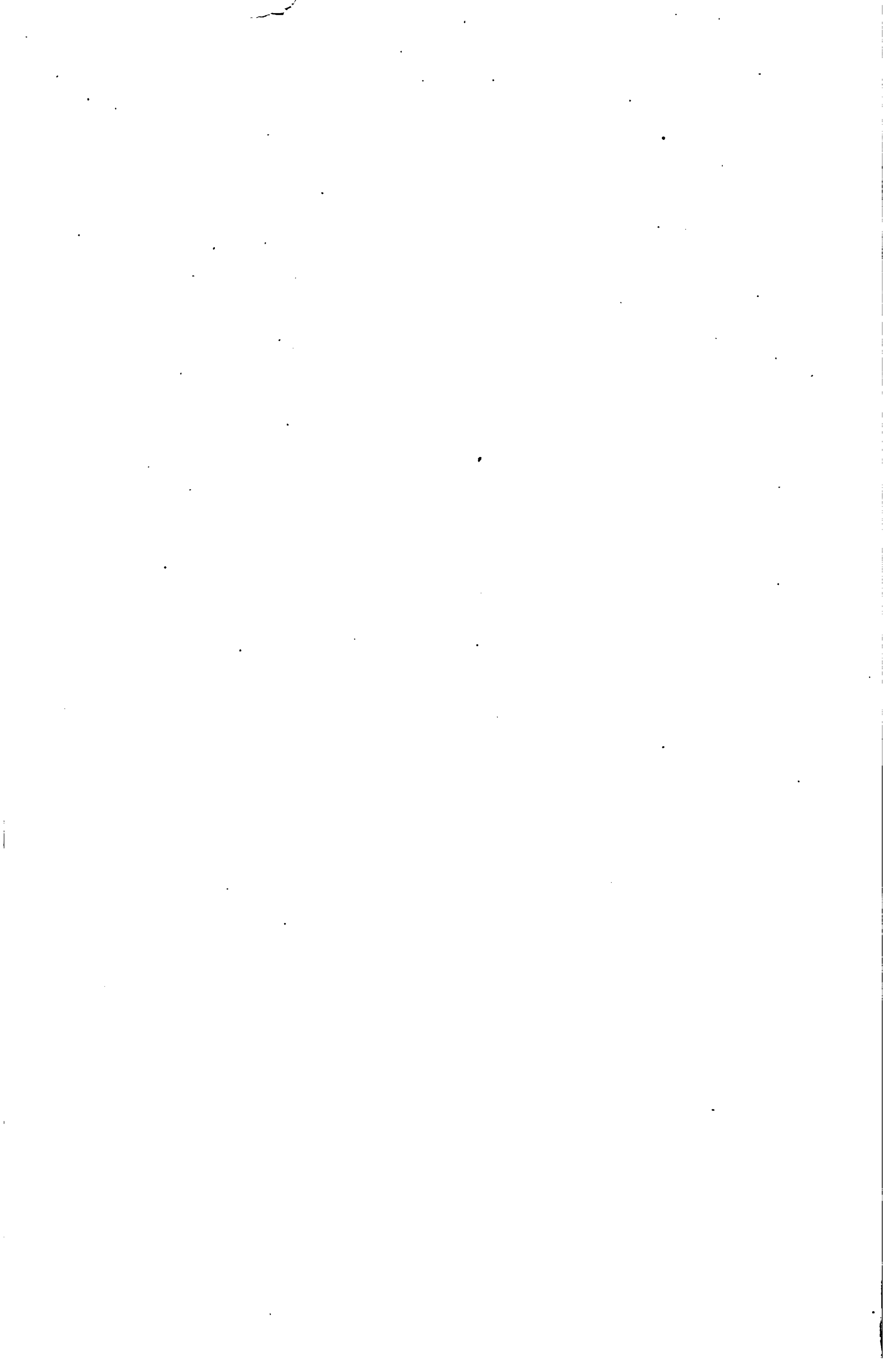


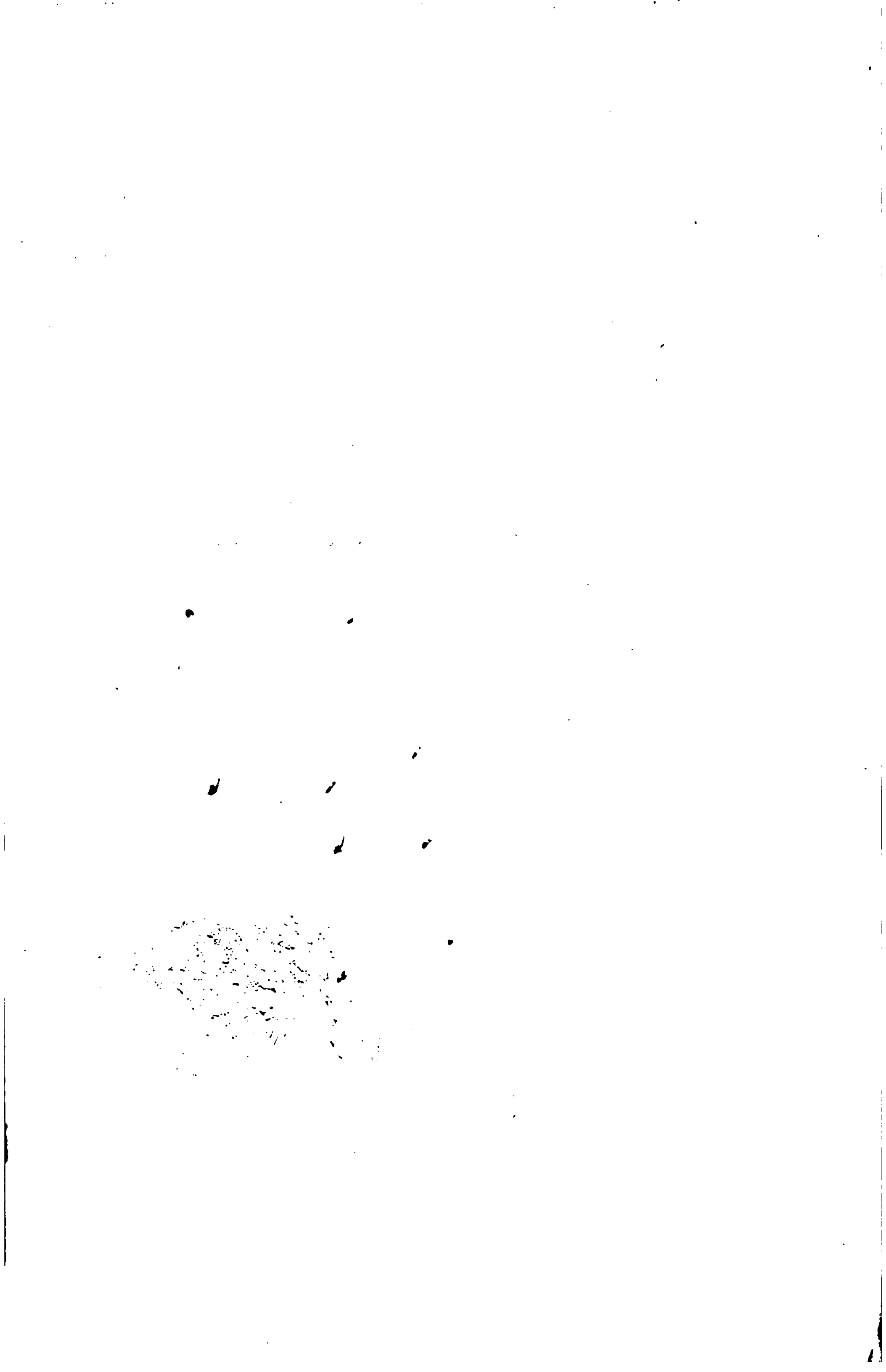






Das

internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.



Das internationale Uebereinkommen

über den

Eisenbahn-Frachtverkehr.

Im Vergleich mit dem deutschen Frachtrecht erläutert

von

Dr. Josef Schwab,

Sekretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien.





Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1891.

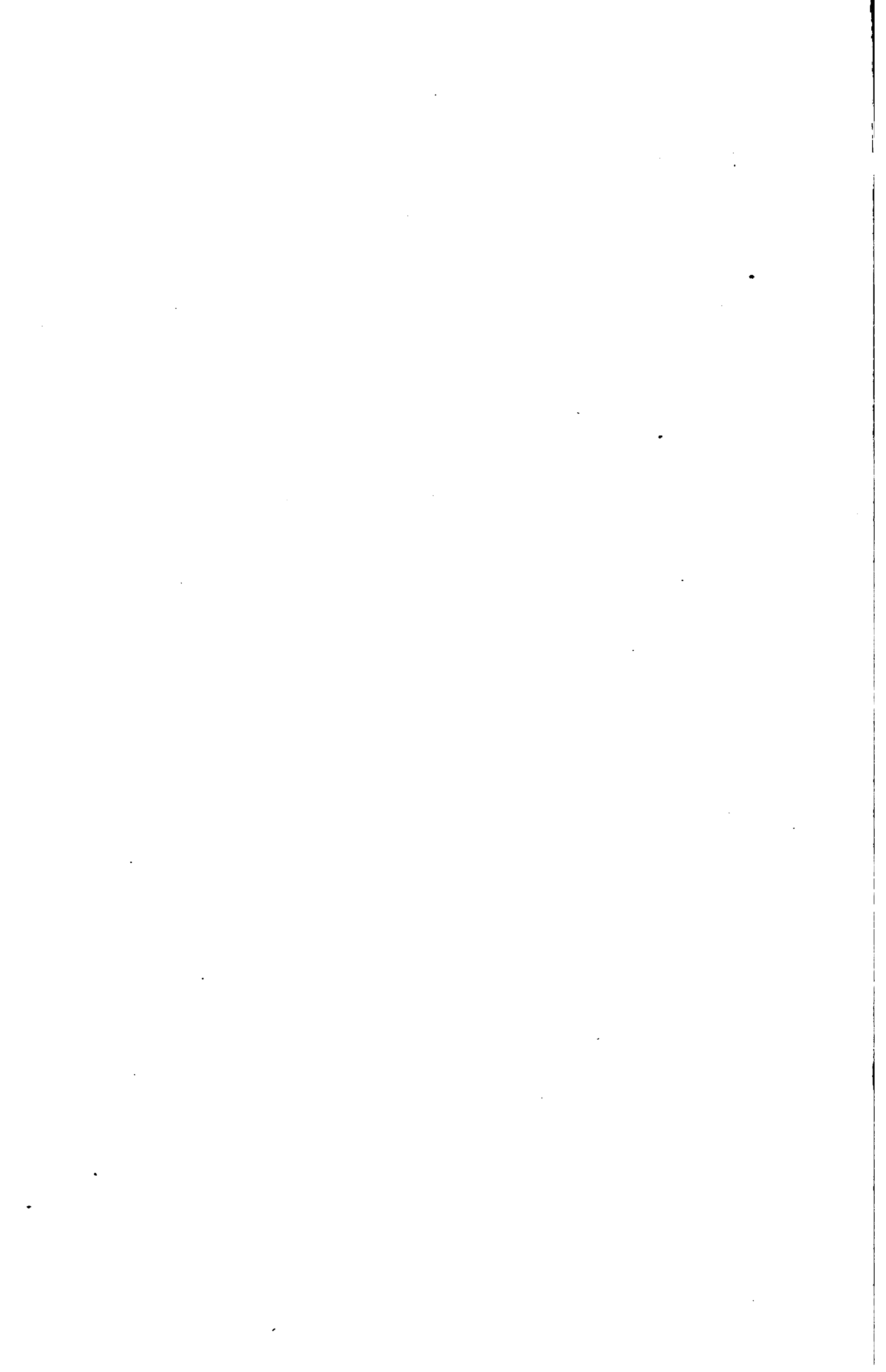
Inhaltsverzeichniß.

Dritter Theil.

Das Centralamt.

Anhang I.

Anhang II.



Einleitung.

Am 17. Juli 1886 haben die Mitglieder der „III. Berner Conferenz zur Ausarbeitung eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" ein die endgültigen Entwürfe enthaltendes Schlußprotokoll unterzeichnet[1] und in demselben an den schweizerischen Bundesrath die Bitte gerichtet:

„die Regierungen der bei der Conferenz vertretenen Staaten einzuladen, Bevollmächtigte zu ernennen, welche in möglichst kurzer Frist in Bern zusammenzutreten hätten, um die festgestellten Entwürfe, ohne irgend welche Aenderung an denselben vorzunehmen, in ein definitives Uebereinkommen umzugestalten."

Vier Jahre sind seitdem verflossen, und noch immer hat diese Schlußconferenz nicht stattgefunden. Wohl war sie schon einmal für den 12. September 1888 anberaumt, doch wurde sie wieder vertagt.

Trotz dieser wenig ermuthigenden Thatsachen können wir nicht glauben, daß ein für die gesammte internationale Rechtsbildung, insbesondere aber für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr so hochwichtiges, mit großer Mühe und bedeutenden Zeit- und Geldopfern entstandenes Project nicht realisirt werden sollte.

Wenn sich auch eine Zeit lang allerhand Schwierigkeiten

[1] Die Delegirten Deutschlands haben ihre anfangs verweigerte Unterschrift im November 1886 nachgetragen.

selbst politischer Natur ergeben, so kann die Anerkennung der Nothwendigkeit eines einheitlichen internationalen Eisenbahnfrachtrechtes Seitens der mitteleuropäischen Staaten ebensowenig gänzlich zurückgezogen werden, als es möglich wäre, die Fortentwicklung des internationalen Verkehres zu behindern.

In treffender Weise hat der österreichische Handelsminister Marquis Bacquehem in einer Rede über die Handelsverträge dieser Idee mit den Worten Ausdruck gegeben, „daß der internationale Verkehr, den die großen Errungenschaften an Wissen und Können für die gesammte Menschheit geschaffen haben, heute nicht ungeschehen zu machen ist, weil die Factoren, die ihn geschaffen, fortwirken".

Und so ist denn auch thatsächlich in jüngster Zeit Seitens des schweizerischen Bundesrathes eine Erklärung abgegeben worden, daß nunmehr für das baldige Zustandekommen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr begründete Aussicht vorhanden sei[1].

Bereits am 14. December 1886 hat der Verfasser versucht, die Aufmerksamkeit der Fachkreise durch einen Vortrag im Club österreichischer Eisenbahnbeamten[2] auf die Berner Entwürfe zu lenken, und eine eingehende Studie über das projectirte internationale Uebereinkommen im Vergleich mit dem deutschen Frachtrechte zugleich als Einführung in das Studium und die Praxis des in den Entwürfen enthaltenen internationalen Eisenbahnfrachtrechtes angekündigt.

Bei der unvorhergesehenen Verzögerung in dem Zustandekommen des Projectes wäre das frühere Erscheinen einer solchen Arbeit ein vorzeitiges gewesen, vielleicht ist sie auch jetzt verfrüht. Allein mit Rücksicht auf die vorerwähnte Erklärung des schweizerischen Bundesrathes und andere Anzeichen, wie die principielle Zustimmung des deutschen Bundesrathes, dann mit Rücksicht auf den beabsichtigten Zweck und endlich bei dem Umstande, daß die definitiven Berner Entwürfe eine eingehende

[1] Vgl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 45 vom J. 1890.
[2] Oesterreichische Eisenbahnzeitung Nr. 51 und 52 vom J. 1886.

öffentliche Besprechung überhaupt noch nicht erfahren haben, sei der bescheidene Versuch jetzt gewagt.

Der Zweck, den die vorliegende Arbeit verfolgt, ist ein vorzugsweise praktischer; sie will die am Eisenbahnfrachtgeschäfte Betheiligten, in erster Linie die Eisenbahnbeamten, dann das gesammte verkehrstreibende Publikum (Spediteure, Kaufleute 2c.), endlich die an der Eisenbahngesetzgebung und Rechtsprechung direct und indirect theilnehmenden Körperschaften und Persönlichkeiten im Gebiete des deutschen Frachtrechtes, also in Oesterreich-Ungarn, Deutschland und in jenen Ländern, in welchen das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Geltung hat, mit dem Wesen und Inhalt des künftigen internationalen Eisenbahnfrachtrechtes bekannt machen und zwar rechtzeitig, vor der Einführung desselben. Dazu kommt freilich der Wunsch, daß nach Realisirung des Projectes, die Praxis auf diese Arbeit zurückgreifen, und daß ihr auch die Theorie, wäre es selbst nur zur Berichtigung von Irrthümern, Beachtung schenken möge.

Durch den angeführten Zweck erschien bei der folgenden Darstellung eine rein wissenschaftliche, namentlich streng juristische Vertiefung ausgeschlossen. Auch lag nicht die Absicht vor, eine Kritik der Berner Entwürfe de lege ferenda zu schreiben.

Von dem Standpunkte ausgehend, daß diese definitiven Entwürfe bestimmt sind, unverändert in's Leben zu treten, wurden sie betrachtet, wie sie sind und nicht, wie sie sein sollten.

Unsere Kritik hat nicht die vorläufig aussichtslose Abänderung der Entwürfe, so nöthig diese auch in einigen Punkten wäre, im Auge, sondern die Frage, welche Consequenzen sich für die Praxis im Gebiete des deutschen Frachtrechtes aus den positiven Bestimmungen der Entwürfe ergeben.

Ganz besonders aber bezweckt die Kritik, auf jene Mängel und Lücken des internationalen Uebereinkommens hinzuweisen, welche bei Activirung desselben durch die Einführungsgesetze

1*

entsprechend berücksichtigt, beziehungsweise möglichst beseitigt werden sollten.

Die vergleichende Methode hat den Zweck, die Kenntniß des internationalen Frachtrechtes an der Hand des bekannten deutschen Frachtrechtes zu vermitteln, welches nicht nur für den internen österreichisch-ungarischen bezw. deutschen, sondern auch für den internationalen Eisenbahnverkehr in dem großen Gebiete des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen in Geltung steht.

Dieses deutsche Frachtrecht müssen wir allerdings wenigstens im großen Ganzen als bekannt voraussetzen, soll diese Arbeit nicht zugleich ein Handbuch des deutschen Frachtrechtes werden. Dabei wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß im internationalen Uebereinkommen auch solche Bestimmungen des Handelsgesetzbuches recipirt sind, die sich im Betriebsreglement nicht oder nur verändert vorfinden, so daß wiederholt auf das Handelsgesetzbuch zurückgegriffen werden muß, welches juristisch nicht vorgebildeten Eisenbahnpraktikern (also einem großen Theil derselben) weniger geläufig ist, weil diese zumeist nur das Betriebsreglement als den ausschließlichen Frachtrechtscodex betrachten. Diesem Umstande wurde möglichst Rechnung getragen.

Hinsichtlich des internationalen Uebereinkommens wurden die Protokolle der drei Berner Conferenzen und die noch sehr dürftige Literatur verwerthet. Wer sich mit letzterer befassen will, findet entsprechende Angaben in folgenden Schriften:

Dr. F. Meili, „Internationale Eisenbahnverträge und speciell die Berner Convention über das internationale Eisenbahnfrachtrecht“, Hamburg, Verlag J. F. Richter, 1887; ferner desselben Verfassers „Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten“, ein Grundriß, und die „Internationalen Unionen“, ein Vortrag, Leipzig, Duncker u. Humblot, 1888 bezw. 1889; endlich in dem Aufsatze von Dr. G. Eger, „Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ im „Archiv für öffentliches Recht“, Bd. III, Heft 2 u. 3, 1888.

Die rein wissenschaftliche, historische und systematische Dar-

stellung des internationalen Uebereinkommens wird nicht lange auf sich warten lassen, wenn dasselbe erst in's Leben getreten ist.

Rücksichtlich der Geschichte des nun seiner Verwirklichung entgegengehenden Projectes dürfte hier ein Auszug aus dem früher erwähnten Vortrage des Verfassers genügen[1].

Die Anregung zur Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechtes gaben im Juni 1874 die beiden Schweizer Advocaten de Seigneux in Genf und Dr. Christ in Basel durch eine Petition an die Bundesversammlung in Bern gelegentlich der Vorbereitung eines neuen Transportrechtes für die Schweiz, indem sie auf die beklagenswerthe Rechtsunsicherheit des internationalen Eisenbahnverkehres hinwiesen. Dieser Anregung folgend, brachte der schweizerische Bundesrath bei den Regierungen der mitteleuropäischen Staaten eine Conferenz in Vorschlag unter gleichzeitiger Vorlage eines vorläufigen Entwurfes eines internationalen Frachtrechtes nebst einer erläuternden Denkschrift.

In Deutschland übte zunächst Dr. Eger in seinem bekannten Buche, „Die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechtes", Breslau 1877, eine scharfe Kritik an dem vorläufigen Schweizer Entwurf. (Dieses Buch ist bisher das einzige, welches den Gegenstand ausschliesslich behandelt.)

Seitens der deutschen Commissarien wurde ein Gegenentwurf ausgearbeitet. In Frankreich erstattete der französische Eisenbahnrath ein ablehnendes Gutachten, welches jedoch von de Seigneux mit Erfolg bekämpft wurde.

Die Hauptschwierigkeit lag von Anfang in einem für beide Theile annehmbaren Compromiß zwischen den namentlich in der Frage der Haft- und Ersatzpflicht sich gegenüberstehenden Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des Code civil; das Gelingen wurde vielfach bezweifelt.

---

[1] Der oben angeführte Aufsatz Eger's im Archiv für öffentliches Recht enthält eine ausführlichere Darstellung dieser Geschichte.

Schließlich unterlagen jedoch die Bedenken, und es trat die erste Conferenz wirklich am 13. Mai 1878 in Bern zusammen.

An der Conferenz betheiligten sich Delegirte von 9 Staaten, und zwar Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Rußland und der Schweiz. Als Schriftführer fungirten die geistigen Urheber des Projectes de Seigneux und Dr. Christ.

Der deutsche Entwurf, welcher vorzugsweise auf dem deutschen Handelsgesetzbuche und Betriebsreglement basirt war, wurde zum großen Theile acceptirt.

Die Entwürfe der ersten Conferenz, welche vom 13. Mai bis 4. Juni 1878 in 16 Plenarsitzungen tagte, wurden Seitens der Regierungen und der Eisenbahnen einem gründlichen Studium unterzogen. Speciell der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat im Jahre 1879 in vollem Verständniß der weittragenden Bedeutung des Projectes nach eingehenden Studien seinen Bedenken in der „Denkschrift zu dem Berner Entwurf" Ausdruck gegeben.

Auch von anderen Seiten wurden Abänderungsanträge gestellt, zu deren Berathung am 21. September 1881 eine zweite Conferenz in Bern zusammentrat. Vertreten waren dieselben Staaten, wie im Jahre 1878. Bis zum 10. October 1881 wurden 18 Plenarsitzungen abgehalten und die ersten Entwürfe gründlich umgestaltet.

Eine volle, befriedigende Einigung wurde jedoch auch auf der II. Conferenz vom Jahre 1881 nicht erzielt.

Dies sollte einer III. und Schluß-Conferenz vorbehalten bleiben. Fünf Jahre mußten verfließen, bis sich endlich am 5. Juli 1886 wiederum in Bern die Vertreter der bereits an der I. Conferenz betheiligten Staaten zur III. Conferenz zusammenfanden.

Der Schwerpunkt der Berathungen wurde in die Commissionen verlegt; bis zum 16. Juli fanden 8 Plenarsitzungen statt, in welchen die Verhandlungen durch einmüthiges Bestreben der Delegirten zum Abschluß gebracht wurden.

Das Eingangs erwähnte Schlußprotokoll der III. Berner Conferenz vom 17. Juli 1886 ist in 2 Exemplaren (eines in deutscher und eines in französischer Sprache) verfaßt und im schweizerischen Staatsarchive aufbewahrt.

Nach der nunmehr bevorstehenden Umgestaltung der Entwürfe in ein definitives Uebereinkommen soll dasselbe gemäß Art. 60 von den vertragsschließenden Staaten sobald als möglich ratificirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt 3 Monate nach erfolgtem Austausch der Ratifications-Urkunden.

Die Ratificirung in den einzelnen Staaten kann jedoch nur durch Landesgesetze erfolgen. Da das internationale Uebereinkommen bestehende Gesetze abändert, muß es seinen Weg durch die Gesetzgebungskörper nehmen.

Gegenstand der Ratificirung werden folgende Vorlagen bilden:

I. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr,

II. Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes,

III. Ausführungs-Bestimmungen zum Uebereinkommen (I) mit 4 Anlagen,

IV. Schlußprotokoll.

An den Entwürfen selbst können die Parlamente vorläufig nichts mehr ändern, sie können dieselben nur annehmen, wie sie sind, und werden dies voraussichtlich auch thun.

Trotzdem dürfte die Ratificirung eine längere Zeit in Anspruch nehmen, weil, wie bereits angedeutet, bei der Einführung des internationalen Uebereinkommens auf dessen Mängel und Lücken, sowie auf dessen Verhältniß zu dem internen Eisenbahnfrachtrecht Rücksicht zu nehmen wäre. Es würde sehr bedauerlich sein und zu mißlichen Consequenzen führen, wenn sich die Einführungsgesetze auf die einfache Reproducirung des Uebereinkommens beschränken wollten.

Die nun seit 4 Jahren der Ratificirung harrenden definitiven Entwürfe des internationalen Uebereinkommens über den

Eisenbahnfrachtverkehr bilden den Gegenstand der vorliegenden Arbeit und sollen in folgender Weise zur Darstellung gebracht werden.

Der 1. Theil wird das Wesen, die Wirksamkeit und Bedeutung des internationalen Uebereinkommens im Hinblick auf den jetzigen Rechtszustand behandeln und zugleich dessen grundlegende Principien erörtern.

Im 2. Theil wollen wir das in den Entwürfen enthaltene internationale Eisenbahnfrachtrecht im Vergleiche zu dem in Oesterreich-Ungarn und Deutschland, sowie im Gesammtgebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen geltenden deutschen Frachtrecht darstellen.

Der 3. Theil soll sich mit dem zu errichtenden Centralamt befassen, und in einem Schlußworte werden wir in Kürze versuchen, den Einfluß zu würdigen, welchen die Realisirung des internationalen Uebereinkommens voraussichtlich auf das gesammte Eisenbahnverkehrswesen üben dürfte.

Wien, im Juli 1890.

Anmerkung: Während der Drucklegung ist die Eingangs erwähnte Schlußconferenz für den 13. October 1890 nach Bern einberufen worden, so daß bei Erscheinen dieses Buches voraussichtlich schon ein definitives Uebereinkommen vorliegen wird, welches nur noch der Ratificirung seitens der Vertragsstaaten zuzuführen wäre.

Erster Theil.

Wesen, Geltungsgebiet und Wirksamkeit des internationalen Uebereinkommens.

I. Der gegenwärtige Rechtszustand.

Um das Wesen des in dem projectirten internationalen Uebereinkommen enthaltenen internationalen Eisenbahnfrachtrechtes richtig zu erfassen, wollen wir zunächst den gegenwärtigen Rechtszustand betrachten, insbesondere so weit es sich um den internationalen Eisenbahnverkehr von und nach Oesterreich (bezw. Deutschland) handelt.

Zur Beantwortung der Frage nach dem dermaligen internationalen Eisenbahnfrachtrecht werden wir uns in Kürze die Begriffe

a) Eisenbahnfrachtrecht und

b) internationaler Eisenbahngütertransport

vergegenwärtigen.

Als Eisenbahnfrachtrecht im engeren Sinne können wir die handelsrechtlichen Normen über die vertragsmäßige Beförderung von Gütern auf Grund eines Frachtbriefes mittelst der Eisenbahn bezeichnen.

Nach dieser Definition bilden der Personentransport, sowie die Beförderung von Reisegepäck, welch letztere ohne Frachtbrief erfolgt, keinen Gegenstand des Eisenbahnfrachtrechtes im engeren Sinne.

Einen internationalen (externen) Eisenbahngütertransport nennen wir vom Rechtsstandpunkte den Gütertransport, der auf Grund eines einzigen (durchgehenden) Frachtbriefes aus dem Gebiete eines Staates in das eines anderen Staates ohne Intervention einer Mittelsperson auf der Eisenbahn übergeht. Den Gegensatz zum internationalen (externen) bildet der interne Eisenbahntransport, der sich nur innerhalb der Grenzen eines Staates bewegt. Es giebt Transporte, die de facto insofern internationale sind, als sie mehrere Länder durchziehen; vom Rechtsstandpunkte lösen sie sich jedoch in eine Reihe interner Transporte auf, da sie eines einheitlichen (durchgehenden) Frachtbriefes entbehren, vielmehr von Grenze zu Grenze mit neuen Frachtbriefen weiter befördert werden. Solche Transporte bleiben folglich für das internationale Eisenbahnfrachtrecht außer Betracht, welches wir nun als das Eisenbahnfrachtrecht für internationale Eisenbahntransporte im Sinne der gegebenen Begriffsbestimmungen definiren können.

Der heutige Rechtszustand läßt sich mit einem Worte dahin charakterisiren, daß das internationale Eisenbahnfrachtrecht derzeit einer gesetzlichen Regelung und somit einer staatlich gesicherten Grundlage entbehrt.

Es fehlen nicht nur diesfällige, in den einzelnen Staaten mit Gesetzeskraft wirksame, völkerrechtliche Vereinbarungen, sondern auch von den verschiedenen Landesgesetzen gedenkt nur der kleinste Theil ausdrücklich der internationalen Transporte, so das schweizerische Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen, vom 20. März 1875.

Die Landesgesetze können selbstverständlich nur für ein bestimmtes Staatsgebiet das Eisenbahnfrachtrecht regeln, also nur interne, nationale Eisenbahnfrachtrechtsnormen schaffen, welchen die inländischen Eisenbahnen rücksichtlich der internen Transporte unterworfen sind. Die Landesgesetze sind keineswegs durchaus gleichartig, namentlich stehen sich, wie schon in der Einleitung erwähnt, zwei Gruppen, die des deutschen und des französischen Rechtes gegenüber.

Die wichtigsten, wohl allen Landesfrachtrechten gemeinsamen zwei Grundsätze sind der der Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft der Bahnen, sowie jener der absoluten, durch Privatvereinbarungen unabänderlichen Wirksamkeit.

Aus dem territorial beschränkten Geltungsgebiete der Landesgesetze ergiebt es sich, daß eine gesetzliche Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft der Eisenbahnen für internationale Transporte nicht bestehen kann, da die ausländischen Bahnen derzeit gesetzlich überhaupt nicht verhalten werden können, ausländische Transporte zur Weiterbeförderung zu übernehmen. Der Abschluß der auf internationale Transporte gerichteten Frachtverträge, bezw. die Weiterbeförderung solcher Transporte ist daher jetzt nicht nur nicht obligatorisch, sondern überhaupt nur insoweit möglich, als vertragsmäßige Vereinbarungen unter den Bahnen verschiedener Staaten bestehen.

Das intl. Eisenbahnfrachtrecht ist also derzeit nicht auf Gesetz, sondern auf Vertrag gegründet.

So gilt in dem großen Bereiche des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen für die Beziehungen zwischen dem Publikum und den Bahnen das sog. Vereins-Betriebsreglement und für das Verhältniß der Bahnen untereinander das Uebereinkommen zu diesem Betriebsreglement als ein derartiges Vertragsrecht.

Die internationalen Eisenbahntransporte außerhalb des Vereinsgebietes finden ihr Vertragsrecht in den Verband-Vereinbarungen, die zumeist, soweit es sich um Verkehre mit Oesterreich oder Deutschland handelt, auf dem Vereinsbetriebsreglement fußen und in den allgemeinen Tarifvorschriften der einzelnen Verbände und Verkehre enthalten sind. Da jedoch die Landesgesetze, wie bereits bemerkt, eine absolute obligatorische Geltung in Anspruch nehmen, d. h. auf alle im Lande sich bewegenden Eisenbahntransporte, mögen sie thatsächlich interne oder internationale sein, unabänderlich zur Anwendung gelangen müssen, läßt sich bei der Verschiedenartigkeit dieser durch Privatvereinbarungen unabänderlichen Landesgesetze eine wirkliche

Rechtseinheit, ein einheitliches Vertragsrecht in den internationalen Verbänden nicht erzielen. Es kommen vielmehr bei ein und demselben internationalen Verband-Transporte in den einzelnen Ländern öfter verschiedene Normen zur Geltung.

In Relationen endlich, für welche keine Verbände bezw. frachtrechtliche Vereinbarungen bestehen, ist ein directer internationaler Transport im juristischen Sinne dermalen überhaupt unmöglich und die bereits erwähnte Beförderung von Grenze zu Grenze mit neuen Frachtbriefen unvermeidlich.

Die nachtheiligen Wirkungen des Mangels einer gesetzlichen Rechtsgrundlage, die Uebelstände der fehlenden Rechtseinheit und Rechtssicherheit für internationale Eisenbahntransporte haben bereits die geistigen Urheber des Projectes eines gesetzlichen internationalen Eisenbahnfrachtrechtes in ihrer ersten Denkschrift an die Bundesversammlung in Bern folgendermaßen treffend geschildert.

„Bekanntlich strebt die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse nach einer immer größeren Ausdehnung, nach einer umfassenden Universalität des sog. „directen Dienstes", also des Transportes der Waaren ohne Umlad, in ungebrochenem Verkehr, auf Grund desselben Frachtbriefes, ohne Dazwischentreten von Spediteuren oder Bahnagenturen über möglichst weite, eine möglichst große Zahl von Eisenbahnlinien umfassende Strecken hin. In diesem Falle kommt die Waare gewöhnlich im Gebiet einer ganz anderen Gesetzgebung zur Ablieferung, als dem, in welchem der Frachtvertrag abgeschlossen ist und es frägt sich sofort, ob das Gesetz und das Reglement, unter dem der Frachtbrief vereinbart ist, oder jenes, unter welchem der Vertrag erfüllt werden sollte, der Beurtheilung einer Reclamation zu Grunde gelegt werden muß; es frägt sich, ob die Klage durch den Empfänger gegen die abliefernde Bahn, oder nicht vielmehr durch den Absender, der doch die eigentliche Contractpartei ist, gegen die mit ihm contrahirende Aufgabebahn zu richten ist; es frägt sich, ob die belangte abliefernde Bahn sich auf das Reglement der Aufgabebahn berufen und

behaupten kann, daß sie nicht strenger als die ursprüngliche Transportübernehmerin haften könne, oder ob sie, selbst wenn der Schaden nicht auf ihrer, sondern einer früheren Linie eingetreten ist, doch nach den Regeln, die für sie an ihrem Domicil gelten, haften soll; es frägt sich endlich, ob eine zur Zahlung eines Ersatzes verfällte Bahn Regreß nehmen kann gegen ihre Vorbahnen für Schaden, der diesen Vorbahnen zur Last fällt, und zwar nur insoweit, als das Reglement jeder dieser Vorbahnen dies zuläßt, oder nach dem vollen Inhalt des verfällenden Urtheils. Diese und eine Menge anderer Fragen stellen sich sofort, wenn — wie dies heute noch der Fall ist — einerseits die Bahnen in directem Verkehr nach dem Auslande spediren, andererseits jeder Staat eigenthümliche Gesetze handhabt."

Die meisten dieser Fragen sind in Theorie und Praxis streitig, für jede bestehen widersprechende gerichtliche Entscheidungen, und die Denkschrift gelangt daher zu dem berechtigten Schluß, daß die Nothwendigkeit einer Vereinbarung auf der Hand liege, kraft welcher die verschiedenen Staaten einheitliche Grundsätze für diese Rechtsmaterie aufstellen.

Das Resultat der diesbezüglichen Bestrebungen bildet nun das in den definitiven Berner Entwürfen vom Jahre 1886 enthaltene internationale Eisenbahnfrachtrecht.

Ehe wir uns diesem und der durch dasselbe bevorstehenden Veränderung, bezw. Verbesserung des gegenwärtigen Rechtszustandes zuwenden, wollen wir noch besonders der hervorragenden Bedeutung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen und dessen bereits erwähnten Vertragsrechtes für unseren heutigen internationalen Eisenbahnverkehr gedenken.

„Hervorgegangen aus einer im Jahre 1846 geschlossenen Vereinigung der Directionen einer Anzahl von Eisenbahngesellschaften Norddeutschlands", heißt es in der Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zu dem Berner Entwurf vom Jahre 1879, „ist der Verein im Laufe der Zeit zu einem großen internationalen Institute emporgewachsen, welches Deutschland, Oesterreich-Ungarn, die Niederlande, Luxemburg

ganz und Theile von Belgien, Rußland und Rumänien umfaßt." In diesem Bereiche (derzeit über 73 000 km Bahnlänge) sind die Frachtrechtsverhältnisse auf Grund privater Vereinbarungen gleichmäßig geordnet. In diesem Bereiche besteht unabhängig von der Existenz directer Tarife die von den Bahnen freiwillig übernommene Transportpflicht. Selbst der Personen- und Gepäcksverkehr ist im Vereinsgebiete einheitlich geregelt.

Erleichtert, ja ermöglicht wurde diese Entwickelung durch die Gleichartigkeit der auf dem deutschen Frachtrecht beruhenden internen gesetzlichen Eisenbahnfrachtrechte der Länder, über welche sich der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen erstreckt.

Durch die fast vollständige Uebereinstimmung des Vereinsbetriebsreglements mit den in Oesterreich und Deutschland staatlich erlassenen Betriebsreglementen könnte es leicht übersehen werden, daß die Transporte im Vereinsgebiete, namentlich aber zwischen Oesterreich und Deutschland, internationale Transporte im vollsten Sinne des Wortes sind und deren Frachtrecht nicht durch Gesetz, sondern durch Vereinbarung der Bahnen festgesetzt ist. Dieser Hinweis erscheint deshalb vielleicht nicht ganz überflüssig, weil das künftige internationale Eisenbahnfrachtgut gerade für den sog. Vereinsverkehr eine weittragende Bedeutung haben wird, falls nicht durch Staatsverträge etwas Anderes vereinbart werden sollte.

II. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr; sein Geltungsgebiet und seine Wirksamkeit.

Das Ideal zur völligen Beseitigung aller Uebel des geschilderten dermaligen Rechtszustandes hinsichtlich der internationalen Eisenbahntransporte wäre die Vereinbarung und Einführung eines einheitlichen Eisenbahnfrachtrechtes seitens der europäischen Staaten mit gleicher Geltung für interne, wie für internationale Transporte. Allein auch dieses Ideal zeichnet sich durch seine Unerreichbarkeit aus.

Wiewohl von vielen Seiten vertreten und insbesondere von Eger in seiner Kritik des vorläufigen schweizerischen Entwurfes

vom Jahre 1877 auf das Wärmste vertheidigt, vermochte die Idee eines einheitlichen, auch als internes allgemein gültigen europäischen Eisenbahn-Frachtrechtes auf den Berner Conferenzen nicht durchzudringen, ebensowenig die von Eger befürwortete Ausdehnung des Uebereinkommens auf die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie auf die Personenhaftpflicht[1]. Die definitiven Berner Entwürfe enthalten nur internationales Eisenbahnfrachtrecht im engeren Sinne des Wortes also, wie früher definirt wurde, nur Frachtrecht und dies nur für internationale Eisenbahngütertransporte.

Diese Entwürfe sollen der Gegenstand eines völkerrechtlichen Vertrages sein, durch dessen Abschluß sich die Vertragsstaaten zur Einführung eines einheitlichen Gesetzes über das internationale Eisenbahnfrachtrecht unter Aufhebung entgegenstehender Bestimmungen der Landesgesetze hinsichtlich internationaler Transporte verpflichten.

Der Unterschied des künftigen von dem dermaligen Rechtszustande liegt darin, daß künftig auch für internationale Eisenbahntransporte das Frachtrecht durch ein Gesetz festgestellt sein wird und daß die bisherige Voraussetzung von Vereinbarungen unter den Bahnen entfällt.

Für das auf völkerrechtlicher Grundlage beruhende einheitliche Frachtrechtsgesetz, betreffend die internationalen Eisenbahntransporte, wie es in dem Berner Entwurfe eines „internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" enthalten ist, wollen wir uns fernerhin der Kürze halber des Ausdruckes „das internationale Uebereinkommen" (intl. Uebk.) bedienen.

Das „intl. Uebk." wird also künftig für internationale Eisenbahn-Transporte bezw. Frachtverträge ausschließlich als Norm zu gelten haben, insoweit es auf internationale Eisenbahntransporte überhaupt Anwendung findet.

Dieser Nachsatz soll darauf hinweisen, daß das intl. Uebk., weit entfernt von der Erreichung des höchsten Ideales, nicht

[1] Der dritte internationale Eisenbahncongreß zu Paris (1889) hat sich mit dieser Frage (XIX. des Programmes) wieder befaßt.

einmal alle internationalen Eisenbahngütertransporte umfaßt und nicht für alle diesbezüglichen Rechtsverhältnisse einheitliche Vorschriften enthält.

Thatsächlich zeigt das intl. Uebk. diese zwei Mängel.

1. Das intl. Uebk. gilt nicht für alle internationalen Eisenbahngütertransporte (intl. Eisbgtrpt.), d. h. sein Geltungsgebiet ist ein beschränktes.
2. Das intl. Uebk. enthält nicht für alle Rechtsverhältnisse aus intl. Eisbgtrpt. einheitliche Normen.

Die Einschränkung des Geltungsgebietes des intl. Uebk. in Bezug auf die intl. Eisbgtrpt. ist eine dreifache und zwar hinsichtlich

a) der Vertragsstaaten,
b) der Vertragsbahnen,
c) der Art der Transportgüter.

ad a) Das intl. Uebk. gilt nur für intl. Eisbgtrpt. im Bereiche der Vertragsstaaten.

Die bereits in der Einleitung genannten Vertragsstaaten sind nach der im Schlußprotokolle der III. Berner Conferenz (deutscher Text) angeführten Reihenfolge:

„Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Oesterreich, Ungarn, Rußland und die Schweiz.“

Diese Art der Aufzählung läßt „Ungarn“ einerseits als einen eigenen Vertragsstaat neben Oesterreich erscheinen, soll aber wohl andererseits durch die Einschaltung Ungarns nach Oesterreich entgegen der sonst beobachteten alphabetischen Reihenfolge der Vertragsstaaten auf eine besondere Stellung Ungarns zu Oesterreich hinweisen. Es wäre zutreffender gewesen, „Oesterreich-Ungarn“ statt „Oesterreich, Ungarn“ zu schreiben, da jeder, der mit der Verfassung der österreichisch-ungarischen Monarchie resp. mit den sog. Ausgleichsgesetzen nicht vertraut ist, leicht zu dem Irrthum verleitet werden könnte, daß das intl. Uebk. auch auf die Eisenbahntransporte zwischen Oesterreich und Ungarn Anwendung zu finden habe, was gewiß nicht der Fall ist.

Nicht nur, daß die auswärtigen Angelegenheiten, wie der Abschluß des völkerrechtlichen intl. Uebk. zu den gemeinsamen Angelegenheiten gehören, so bestimmen die Ausgleichsgesetze auch ausdrücklich, daß die Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen zu verwalten sind; insbesondere soll das Betriebs-Reglement vom 10. Juni 1874 in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden.

Die vorher beanständete Textirung ist trotzdem kein Zufall, sondern ein beachtenswerthes Zeichen der Zeit. In den Protokollen der I. und II. Berner Konferenz im Jahre 1878 und 1881 finden wir nämlich in dem Verzeichniß der Konferenzmitglieder, das nach Staaten geordnet ist, folgende Reihenfolge der Staatsnamen (und zwar nach den Anfangsbuchstaben der französischen Namen):

Deutschland (Allemagne):
Oesterreich-Ungarn (Autriche-Hongrie):
Oesterreich:
Ungarn:
Belgien (Belgique):
ꝛc.

Das Mitgliederverzeichniß der III. Berner Konferenz im Jahre 1886 lautet aber nach der alphabetischen Reihenfolge der deutschen Staatsnamen:

Belgien:
Deutschland:
ꝛc.
Oesterreich:
Rußland:
Schweiz:
Ungarn:

Im Jahre 1886 wurden also Oesterreich und Ungarn thatsächlich getrennt, als gesonderte Staaten betrachtet.

Von den europäischen Staaten, die vorläufig an dem intl. Uebk. nicht theilnehmen sollen, und zwar Spanien, Portugal, Dänemark, Schweden-Norwegen und die Balkanländer, sind für

Oesterreich-Ungarn und Deutschland die letzteren (Orientbahnen) wohl am wichtigsten, und wäre deren ehester Beitritt zu dem intl. Uebk. sehr wünschenswerth.

Es ist zwar gelungen, die serbischen, bulgarischen und türkischen Bahnen zur Annahme des nur wenig modifizirten österreichischen bzw. deutschen Frachtrechtes für den internationalen Verkehr mit Oesterreich zu bestimmen. Aber diese Vereinbarungen sind nur mit großer Mühe unter dem Hochdruck der Bestimmungen der Conference à quatre zu Stande gekommen, erfordern bei jeder Aenderung weitläufige Verhandlungen und entbehren doch der Gesetzeskraft.

Wie schwierig gestalten sich aber erst die Verhältnisse für einen etwaigen orientalisch-österreichisch-französischen Verkehr.

Hier ergiebt sich nun sofort die Frage nach dem Frachtrechte für intl. Eisbgtrpt. zwischen Vertragsstaaten und Nichtvertragsstaaten, bei deren Beantwortung insbesondere zwei Fälle zu unterscheiden sind.

1. Für intl. Eisbgtrpt. aus resp. nach dem Gebiete eines Vertragsstaates nach resp. aus dem Gebiete von Nichtvertragsstaaten, z. B. aus Oesterreich-Ungarn nach Rumänien oder der Türkei und umgekehrt, bleibt es auch nach Einführung des intl. Uebk. beim status quo, d. h. es fehlt ein gesetzliches Frachtrecht und somit auch die gesetzliche Transportpflicht; die Rechtsbasis muß durch Vereinbarung geschaffen werden.

2. Schwieriger wird die Frage nach dem Frachtrechte für intl. Eisbgtrpt., die sich über die Gebiete von zwei oder mehreren Vertragsstaaten und von Nichtvertragsstaaten bewegen, z. B. von Deutschland über Oesterreich-Ungarn nach den Balkanländern oder umgekehrt. Die Schwierigkeit liegt darin, daß solche intl. Eisbgtrpt. zum Theil unter das intl. Uebk. fallen, zum Theil nicht.

Zweifellos ist es, daß auch für solche Transporte eine Transportpflicht durch das intl. Uebk. nicht begründet wird, auch solche Transporte können nur auf Grund besonderer Vereinbarungen befördert werden. Unseres Erachtens werden jedoch

die Vereinbarungen in diesem Falle die Anwendung des intl. Uebk. für den ganzen Transport auch in den Nichtvertragsstaaten anordnen müssen, weil das intl. Uebk. für diesen internationalen Transport im Bereiche der zwei oder mehreren Vertragsstaaten, also in unserem Beispiele für den Transport von Deutschland nach Oesterreich-Ungarn, unbedingt Anwendung finden muß und neben demselben, wie wir sehen werden, widersprechende Vereinbarungen keine Giltigkeit haben.

Wenn jedoch die Anwendung des intl. Uebk. mit den Landesgesetzen der Nichtvertragsstaaten unvereinbar wäre, so dürften die hier in Rede stehenden intl. Eisbgtrpte. mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage undurchführbar und Umexpeditionen unvermeidlich werden.

Noch schwieriger scheint die Frage nach dem Frachtrecht für einen intl. Eisbgtrpt. von einem Vertragsstaat über einen Nichtvertragsstaat nach einem Vertragsstaat, z. B. von Rußland über den Balkan nach Oesterreich-Ungarn. Die Schwierigkeit ist aber nur eine scheinbare. Ein solcher Transport besteht aus zwei Transporten zwischen je einem Vertragsstaat und einem Nichtvertragsstaat, für welche das im Falle 1 Gesagte gilt. Es bleibt beim status quo: nothwendige Vereinbarung eines Frachtrechtes unter Geltung der Landesgesetze. Das intl. Uebk. findet eben nur Anwendung auf intl. Eisbgtrpt. im unmittelbaren Verkehre zwischen Vertragsstaaten.

ad b) Aber auch im Bereiche der Vertragsstaaten gilt das intl. Uebk. nur für intl. Eisbgtrpt. auf jenen Eisenbahnstrecken, die, als zur Ausführung solcher Transporte geeignet, in einer Liste verzeichnet sind, welche einen integrirenden Bestandtheil des intl. Uebk. bilden soll. In Betreff der Liste, welche jeder Staat für sein Gebiet vorzulegen hat, haben sich die Delegirten der III. Berner Konferenz über nachstehende Bestimmungen geeinigt.

Die Liste hat die Bezeichnung der in dem betreffenden Staatsgebiet gelegenen Eisenbahnlinien zu enthalten, auf welche das intl. Uebk. Anwendung finden soll. Bezüglich jener Linien, welche die Gruppe oder das Netz einer und derselben Verwal-

tung bilden, genügt die Bezeichnung dieser Gruppe oder dieses Netzes unter Benennung jener Linien, welche von dem intl. Uebk. ausgeschlossen sein sollen.

Jeder bezeichnende Staat hat der Liste eine Eisenbahnkarte seines Gebietes anzuschließen, in welcher die an dem intl. Uebk. theilnehmenden Bahnen mit grüner und die von demselben ausgeschlossenen Linien mit rother Farbe zu kennzeichnen sind. Erstere Bahnen wollen wir fernerhin kurzweg „Vertragsbahnen", letztere „Nichtvertragsbahnen" nennen.

Mehr als 2 Jahre hat es gedauert, bis die Listen allseits erstellt waren; dieselben sind im Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Ende 1888 (Nr. 143 bis 146) und Anfangs 1889 (Nr. 7 bis 12) veröffentlicht worden.

Das intl. Uebk. normirt keinerlei Bedingungen für die Eignung einer Bahn zur Vertragsbahn. Es ist den Regierungen der Vertragsstaaten vollständig überlassen, welche Bahnen sie in die Liste aufnehmen wollen oder nicht; selbst sog. Local- und Vicinalbahnen sind principiell nicht ausgeschlossen, auch ist von einer bestimmten Spurweite keine Rede.

Die große Bedeutung der Liste der Vertragsbahnen für das ganze Project ergiebt sich sofort, wenn man bedenkt, daß in Folge der später eingehend zu erörternden Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft alle in der Liste bezeichneten Bahnen in frachtrechtliche Verhältnisse zu einander treten, wechselweise Gläubiger bezw. Schuldner werden können, somit an der gegenseitigen Leistungsfähigkeit und Solvenz ein hohes Interesse haben.

Auf der anderen Seite ist es ebenso klar, daß der Ausschluß von der Liste einen schweren Nachtheil für jede dadurch überhaupt an der Theilnahme an intl. Eisbgtrpt. fast gänzlich behinderte Bahn bedeutet.

Groß wird daher die Verantwortung der Regierungen bei Feststellung der Liste der Vertragsbahnen in jeder Beziehung, wenngleich diese Verantwortung nur eine moralische ist, weil sich

die Vertragsstaaten diesfalls gegenseitig keine Rechenschaft schuldig sind und auch für die Folgen der Leistungs- oder Zahlungsunfähigkeit einer in der Liste enthaltenen Bahn gegenüber den geschädigten Bahnen im Principe keinerlei Garantie leisten.

Es dürfte jedoch der Umstand, daß die Liste der Vertragsbahnen als integrirender Bestandtheil des intl. Uebk. erklärt ist und daher von jedem Staate vor dem Vertragsabschluß geprüft werden kann, einen gewissen moralischen Zwang zur Vorsicht ausüben.

Daß die Regierungen trotzdem bei Verfassung der Listen der Vertragsbahnen nicht allzu rigoros vorgehen werden, mag ein Blick auf die proponirte österreichische Liste zeigen. In derselben finden sich alle österreichischen Bahnen mit alleiniger Ausnahme der Dalmatiner Staatsbahn, der Flügelbahnen Podleze-Niepolomice und Bierzanow-Wieliczka, der Kolomeaer Localbahnen, der electrischen Bahn Mödling-Brühl, der Dampftramways und der Zahnradbahnen, sowie der Ostrauer Montanbahn, der Kohlenbahn von Szczakowa nach Jaworzno und der Wilkischener Werksbahn. In Ungarn sind nur die Linien: Garam—Berzencze—Schemnitz und Sorokfar—St. Lörincz der kgl. ungarischen Staatsbahnen, die schmalspurige Bahn Gölniczbanya—Szomolnok der Kaschau—Oderberger Bahn und Taraczköz—Teressel der ungarischen Nordostbahn, ferner 4 Localbahnen von der Liste ausgeschlossen.

Auch in Deutschland sind nur wenige, fast ausschließlich schmalspurige Bahnen in der Liste nicht zu finden.

In Bezug auf die nachträgliche Neuaufnahme oder Streichung von Eisenbahnen in der Liste enthält das intl. Uebk. folgende Bestimmungen.

Ausschließlich maßgebend ist auch diesfalls das Ermessen der Regierungen. Im Art. 58 des intl. Uebk. sind freilich die Voraussetzungen angeführt, unter welchen die Streichung einer Bahn seitens ihrer Regierung erfolgen sollte, und zwar wenn die Bahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der

Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das intl. Uebk. auferlegt werden. Es wurde aber in den Protokollen ausdrücklich constatirt, daß über das Vorhandensein dieser Voraussetzungen der betreffende Vertragsstaat allein zu entscheiden habe und den anderen Vertragsstaaten eine Cognition hierüber oder ein Einspruch nicht zustehe.

Selbst bei offenbarer Insolvenz einer Vertragsbahn kann der Vertragsstaat, dem sie angehört, zur Streichung dieser Bahn aus der Liste nicht verhalten werden. Dafür läßt das intl. Uebk., und zwar im Art. III des „Reglements für das Centralamt" unter bestimmten Voraussetzungen in einem einzigen Falle eine materielle Staatsgarantie eintreten. In dem genannten Art. III ist nämlich als letzte Mahnungsart zur Einbringlichmachung von unbezahlten, aus intl. Eisbgtrpt. herrührenden Forderungen die Mittheilung des Centralamtes an den betreffenden Vertragsstaat vorgesehen, mit welcher die Aufforderung verbunden wird, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in der Liste zu belassen sei.

„Bleibt" — so heißt es nun wörtlich — „die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme."

Dieser Fall dürfte sich aber kaum jemals ereignen, so daß wir wohl behaupten durften, daß das intl. Uebk. für die Vertragsbahnen keine materielle Staatsgarantie begründet.

Hinsichtlich der Form und zeitlichen Wirkung der nachträglichen Aufnahme oder Streichung einer Bahn in der Liste

bestimmt Art. 58 des intl. Uebk., daß die diesbezüglichen Mittheilungen durch Vermittelung des Centralamtes zu erfolgen haben, daß der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erst nach einem Monat vom Datum des bezüglichen Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes erfolgt, die Streichung einer Eisenbahn vom Centralamte jedoch sofort vollzogen wird, sobald es von dem Vertragsstaate hierzu aufgefordert wird, und daß jede Eisenbahnverwaltung, nach Benachrichtigung seitens des Centralamtes von der erfolgten Streichung einer Bahn, sofort berechtigt ist, alle Beziehungen mit der betreffenden Bahn abzubrechen. Nur die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind vollständig zu beendigen.

Wir kommen nun, ähnlich wie ad a), zur Frage nach dem künftigen internationalen Frachtrecht für intl. Eisbgtrpt., die zum Theil auf Vertragsbahnen, zum Theil auf Nichtvertragsbahnen befördert werden sollen.

In der Praxis dürften jedoch höchstens die Fälle intl. Eisbgtrpt. von oder nach Nichtvertragsbahnen vorkommen. Für solche fehlt auch künftig ein gesetzliches Frachtrecht und die gesetzliche Transportpflicht; Vereinbarungen sind nöthig, die aber aus den ad a) angeführten Gründen die Unterwerfung unter das intl. Uebk. bedingen, da sonst Neuexpedition erforderlich. Letztere ist übrigens auch derzeit meist nöthig, weil die zu intl. Eisbgtrpt. ungeeigneten Bahnen, wie kleinere Localbahnen &c., in internationale Verbände nicht aufgenommen werden.

Der Fall, daß ein intl. Eisbgtrpt. im Bereiche der Vertragsstaaten eine Nichtvertragsbahn transitiren sollte, ist praktisch kaum denkbar, da sich doch zweifellos alle Transitbahnen in der Liste der Vertragsbahnen finden werden. Im Ganzen gilt hier mutatis mutandis das ad a) über das Frachtrecht intl. Eisbgtrpt. zwischen Vertragsstaaten und Nichtvertragsstaaten Gesagte.

Im unmittelbaren Anschluß an die Beschränkung des Geltungsgebietes des intl. Uebk. auf die Vertragsstaaten und Ver-

tragsbahnen müssen wir noch besonders einer weiteren Einschränkung dieses Geltungsgebietes gedenken, welches dasselbe durch die Bestimmungen über den sog. Grenzverkehr erleidet, wie sie im Entwurfe IV, dem „Schlußprotokoll" des intl. Uebk. Punkt I, enthalten sind.

Aus praktischen Rücksichten wurde der Grundsatz, daß zum Wesen des intl. Eisbgtrpt. lediglich der directe Uebergang des Gutes aus einem Vertragsstaat in den anderen gehöre (wobei die Landeszugehörigkeit der Verwaltung der Transportbahnen ganz irrelevant ist), in doppelter Weise durchbrochen.

Die einschlägigen Bestimmungen lauten:

1. „Es besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren."

Es ist einleuchtend, daß es sich bei der Transitirung des Auslandes durch eine inländische Bahn nur um sehr kurze Strecken handeln kann und erscheint daher diese überdies in der Praxis sehr seltene Ausnahme bei der ausschließlichen Betheiligung inländischer Verwaltungen an dem Transporte ganz gerechtfertigt.

Wenn die in einem anderen Vertragsstaate liegende Transitstrecke von einer oder mehreren Verwaltungen dieses letzteren, also im Sinne der Anfangs- und Endstation ausländischer Verwaltungen betrieben wird, so kommt das intl. Uebk. zur Anwendung, wie z. B. bei einem Transport von einer Station der Warschau—Wiener Bahn nach Odessa via Granica—Podwoloczyska, d. i. von Rußland nach Rußland via Oesterreich 2c.

2. „Im Weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen des intl. Uebk. keine

Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des intl. Uebk. verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhof oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates."

Zur Begründung dieser zweiten Ausnahme finden wir in den Protokollen (III S. 21, 22) Folgendes:

„Es wurde anerkannt, daß es sich eben nur um einen Verkehr mit bloßer Ueberschreitung der Grenze bis zur nächsten Zollstation handle, wie z. B. bei Sendungen aus Frankreich nach Deutsch-Avricourt (oder aus Oesterreich nach Myslowitz). Die Zollstationen liegen ja meistens nicht auf der geographischen Grenze selbst, sondern jenseits der Grenze. In diesem Falle wird die kleine Bahnstrecke zwischen der geographischen Grenze und der Zollstation meistens von einer Verwaltung betrieben, deren Sitz sich im Auslande befindet, und werden dann auf den Verkehr aus dem Lande, wo die Verwaltung ihren Sitz hat (in unseren Beispielen Frankreich bezw. Oesterreich), bis zur Grenzstation die Tarife und Reglemente für den internen (französischen resp. österreichischen) Verkehr angewendet, was ebenso für den Verkehr nach einer zwischen der Landesgrenze und dem Grenzzollamte liegenden Station gilt. Wenn man auch für diese Verkehre die Anwendung des intl. Uebk. in absoluter Weise vorschriebe, würde man ohne hinreichenden Grund die gegenwärtigen Verhältnisse zu sehr alteriren. Auch würde dadurch der gebrochene Verkehr von Grenze zu Grenze unmöglich werden, da, wie gesagt, die Grenzbahnhöfe meistens nicht auf der Grenze selbst liegen, man müsse es aber dem Absender

immerhin freilassen, auch für diese thatsächlich intl. Eisbgtrpt. die Anwendung des intl. Uebk. zu wählen."

In der Regel werden also solche Grenztransporte nach internem Frachtrecht und nur über ausdrückliches Verlangen des Versenders nach intl. Uebk. zu behandeln sein.

ad c). Die Beschränkungen des Geltungsgebietes des intl. Uebk., die wir sub a) und b) kennen gelernt haben, waren örtliche oder räumliche.

Zu diesen Beschränkungen der Geltung des intl. Uebk. auf gewisse Frachtführer (Transportsubjecte) tritt eine weitere Beschränkung, welche durch die Art der zu befördernden Güter, der Transportobjecte, gebildet wird.

Mit anderen Worten, es giebt Güter, auf deren Beförderung als intl. Eisbgtrpt. selbst zwischen Vertragsstaaten und auf Vertragsbahnen das intl. Uebk. keine Anwendung findet.

Mit den vom internationalen Transporte nach Maßgabe des intl. Uebk. ausgeschlossenen Gütern, zu denen noch solche Güter kommen, welche nur bedingungsweise zu diesem Transporte zugelassen sind, werden wir uns erst im II. Theile eingehender befassen.

Hier sei nur bemerkt, daß das intl. Uebk. zwei Kategorien von sog. ausgeschlossenen Gütern unterscheidet.

Die erste Kategorie, in Art. 2 des intl. Uebk. enthalten, umfaßt solche Güter, die auch nach den internen Frachtrechten von der Beförderung als Eisenbahnfrachtgut ausgeschlossen sind, weil theils natürliche, z. B. in dem Eisenbahnbetrieb gelegene, theils gesetzliche Hindernisse, z. B. des Postregales, der Staatspolizei ꝛc., entgegenstehen. Wir können diese Güter als absolut ausgeschlossene bezeichnen zum Gegensatze von der zweiten Kategorie der sozusagen relativ ausgeschlossenen Güter. Diese sind in Art. 3 des intl. Uebk. nur im Allgemeinen bezeichnet, jedoch in den Ausführungsbestimmungen § 1 detaillirt aufgezählt.

Der Ausschließungsgrund für diese zweite Kategorie liegt in der Rücksicht auf die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahn-

betriebes. Man wollte den Bahnen die Pflicht zum internationalen Transporte solcher z. B. wegen ihres großen Werthes oder ihrer besonderen Beschaffenheit besonders gefährlichen Güter nicht auferlegen.

Es steht aber den Vertragsstaaten gemäß § 1 der Ausführungsbestimmungen frei, bezüglich der zweiten Kategorie ausgeschlossener Güter in ihrem gegenseitigen Verkehr Bedingungen festzusetzen, unter welchen solche Güter bei sonstiger Geltung des intl. Uebk. zu befördern sind.

Im Uebrigen bleibt es auch künftig für etwaige internationale Transporte relativ ausgeschlossener Güter beim status quo d. h. es fehlt ein gesetzliches Frachtrecht bezw. die gesetzliche Transportpflicht; Vereinbarungen sind erforderlich, soweit sie mit den Landesgesetzen verträglich.

Den ersten Mangel des intl. Uebk., von dem wir ausgegangen sind, nämlich die Beschränkung seines Geltungsgebietes, können wir nun unter Berücksichtigung des bisher Gesagten, positiv in der Weise ausdrücken: *Das intl. Uebk. gilt mit Ausschluß des sog. Grenzverkehres für internationale Eisenbahntransporte von Gütern, die nicht zu den ausgeschlossenen gehören, zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten auf Vertragsbahnen.* Für alle anderen intl. Eisbgtrpt., sei es mit Nichtvertragsstaaten bez. Nichtvertragsbahnen oder von ausgeschlossenen Gütern, sowie für den sog. Grenzverkehr, also für eine große Zahl intl. Eisbgtrpt. bleibt vorläufig auch nach Einführung des intl. Uebk. der gegenwärtige Rechtszustand fast unverändert fortbestehen.

Wenden wir uns nun dem zweiten Mangel des intl. Uebk. zu, d. i. der nicht einheitlichen Regelung aller Rechtsverhältnisse hinsichtlich der intl. Eisbgtrpt. seines Geltungsgebietes.

Man hätte erwarten können, daß das intl. Uebk. wenigstens in seinem beschränkten Geltungsgebiete ein einheitliches Frachtrecht schaffen, also alle jene Rechtsverhältnisse, welche,

als der gesetzlichen Regelung bedürftig, in den Landesgesetzen behandelt sind, einheitlich ordnen werde.

Aus Opportunitätsrücksichten ist dies nicht durchwegs geschehen. Hinsichtlich einzelner Frachtrechtsverhältnisse, welche nach Ansicht der Denkschrift zu dem Entwurfe deutscher Commissarien das Wesen des Frachtvertrages selbst nur wenig berühren, namentlich solcher, welche mit localen Einrichtungen oder Formen des Verfahrens untrennbar zusammenhängen, findet sich im intl. Uebk. die Verweisung auf die bestehenden internen Gesetze und Reglemente der Vertragsstaaten, sei es der Versandt- oder der Empfangsbahn oder des Ortes eines bestimmten Vorganges.

Der in Rede stehende Mangel liegt also nicht darin, daß das intl. Uebk. gewisse Rechtsverhältnisse nicht regelt, sondern in der Art der Regelung, welche, statt einheitlicher Normen, den Hinweis auf verschiedenartige, wechselnde Bestimmungen der Landesrechte bietet.

Letztere bilden also gleichsam einen variablen Bestandtheil des intl. Uebk. und kommen künftig nicht mehr als solche, sondern kraft intl. Uebk. in concreto zur Anwendung.

Darin liegt der große Unterschied zwischen dem künftigen und dem gegenwärtigen Rechtszustande auch hinsichtlich der durch das intl. Uebk. nicht einheitlich geregelten Frachtrechtsverhältnisse. Derzeit ist es eben zweifelhaft, welches der verschiedenen Landesgesetze auf intl. Eisbgtrpt. hinsichtlich gewisser Frachtrechtsverhältnisse anzuwenden sei, ob das für die Versandtbahn oder für die Empfangsbahn, das für den Ort eines bestimmten Vorganges oder gar das für das Proceßgericht gültige Landesgesetz. Gerade hier herrscht die bereits geschilderte Rechtsunsicherheit.

Durch das intl. Uebk. ist es künftig unzweifelhaft, welches Landesgesetz oder Reglement im einzelnen Falle und auch im Processe, mag derselbe wo immer geführt werden, zur Anwendung kommen muß.

Die Rechtsbasis ist also auch für die nicht einheitlich ge-

regelten Frachtrechtsverhältnisse durch das intl. Uebk. vollständig gesichert; der Rechtsinhalt ist aber von Fall zu Fall, ja von Zeit zu Zeit für die gleichen Rechtsverhältnisse ein verschiedener. Dieser Uebelstand ist trotz der künftig gesicherten Rechtsbasis vom praktischen Standpunkt ein sehr empfindlicher, zumal entgegen der citirten Annahme der deutschen Commissarien sehr wichtige Rechtsverhältnisse, wie z. B. die Wirkungen des Pfandrechts, das ganze Ablieferungsverfahren ꝛc. der einheitlichen Regelung durch das intl. Uebk. selbst entbehren.

Wohl werden die Parteien und Bahnen künftig wissen, welches Landesgesetz, welches Reglement in concreto zur Anwendung kommen muß, aber den Inhalt werden sie nicht kennen. Vergebens würden sie sowie der Richter im intl. Uebk. selbst die maßgebenden Bestimmungen suchen. So können die Interessenten und die Richter in die Lage kommen, statt eines internationalen Frachtrechtes, alle internen Frachtrechte der Vertragsstaaten in Bezug auf gewisse Rechtsverhältnisse studiren zu müssen, eine nicht so leichte und oft nicht unbedenkliche Aufgabe, namentlich wenn die internen Bestimmungen unvollkommen oder unklar sind.

Es wird daher eine Zusammenstellung und Erläuterung der in den verschiedenen Vertragsstaaten geltenden gesetzlichen Normen über die durch das intl. Uebk. nicht einheitlich, sondern durch Hinweis auf die Landesgesetze geregelten Rechtsverhältnisse ein sehr nützliches Werk sein.

Die einzelnen Fälle werden wir im Laufe des zweiten Theiles kennen lernen.

Wenn wir uns nun ein Zukunftsbild des Rechtszustandes hinsichtlich der intl. Eisbgtrpt. nach Einführung des intl. Uebk. entwerfen wollen, so werden wir finden, daß der heutige bedauerliche Rechtszustand recte Rechtsmangel für eine beträchtliche Zahl von intl. Eisbgtrpt. fortbestehen bleibt und nur für die in das Geltungsgebiet des intl. Uebk. fallenden intl. Eisbgtrpt. in einer, wenn auch nicht ganz vollkommenen Weise, im Sinne

einer einheitlichen, gesetzlichen Regelung des intl. Frachtrechtes wesentlich gebessert wird.

Die internen Transporte bleiben vorläufig von dem intl. Uebk. völlig unberührt, und es wäre, ehe wir uns dem letzteren ausschließlich zuwenden, nur noch das Verhältniß zu erörtern, in welchem das intl. Uebk. zu den verschiedenen Normen steht, welche derzeit für solche intl. Eisbgtrpt. maßgebend sind, auf die in Zukunft das intl. Uebk. Anwendung finden muß. Es handelt sich um die Frage des Einflusses des intl. Uebk. auf die Quellen des heutigen intl. Eisenbahnfrachtrechtes.

Wir wissen, daß letzteres ein Vertragsrecht ist, welches aber seine unüberwindlichen Schranken an den absoluten Normen der Landesgesetze findet.

Der Kampf des intl. Frachtrechtes mit den Landesgesetzen ist durch das intl. Uebk. zu Gunsten des intl. Frachtrechtes entschieden.

Mit dem Inslebentreten des intl. Uebk. hört die Wirksamkeit der Landesgesetze für alle intl. Eisbgtrpt. auf, welche und insoweit sie in das Geltungsgebiet des intl. Uebk. fallen. Es erscheint dies nach dem Zwecke und Geist des Uebk. als so selbstverständlich und unzweifelhaft, daß es gar nicht besonders zum Ausdruck gebracht wurde. Wer aber durchaus einen Anhaltspunkt im Uebk. verlangt, kann denselben in der Gegenfolgerung aus den Punkten II und III des Entwurfes IV (Schlußprotokoll) finden, in welchen ausdrücklich betont ist, daß die Freiheit der Staaten in der Regelung des *internen* Eisenbahnverkehrs durch das intl. Uebk. nicht beschränkt wird. Hieraus ergiebt sich, daß eben die Freiheit der Staaten in der Regelung der intl. Eisbgtrpt. mittelst der Landesgesetze durch das intl. Uebk. eine Beschränkung erfährt. Die Geltung der Landesgesetze für intl. Eisbgtrpt. wird jedoch durch das intl. Uebk. eben blos beschränkt, nicht gänzlich aufgehoben. Nur in jenen Punkten, welche das intl. Uebk. selbst einheitlich regelt, treten die Landesgesetze außer Wirksamkeit. Hingegen bleiben und zwar kraft intl. Uebk. alle jene Bestimmungen der Landes-

gesetze in Geltung, welche Rechtsverhältnisse betreffen, die das intl. Uebk. nicht selbst einheitlich, sondern durch Verweisung auf die Landesgesetze regelt. Diesen Umstand haben wir als Mangel des intl. Uebk. bereits sattsam erörtert.

Endlich können auch solche Bestimmungen der Landesgesetze unberührt fortbestehen, deren Gegenstand im intl. Uebk. überhaupt nicht erwähnt ist.

Das von den Landesgesetzen Gesagte bezieht sich ebenso auf die staatlich erlassenen Betriebsreglemente, allgemeinen Tarifvorschriften &c.

Was nun die eigentliche Rechtsbasis der heutigen intl. Eisbgtrpt., die Vereinbarungen der Bahnen betrifft, so enthält Art. 4 des intl. Uebk. die ausdrückliche Bestimmung, daß diese Vereinbarungen nur insoweit Geltung behalten, als sie dem intl. Uebk. nicht widersprechen, andernfalls sind sie nichtig.

Vom praktischen Standpunkte erscheint uns diese an und für sich selbstverständliche Bestimmung für den uns am meisten interessirenden internationalen Verkehr im Bereiche des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen, insbesondere zwischen Oesterreich und Deutschland, von entscheidendster Bedeutung. Denn das mit den internen Frachtrechtsnormen der beiden Länder übereinstimmende Vereinsbetriebsreglement kann künftig gemäß Art. 4 des intl. Uebk. neben letzterem nur insoweit Geltung behalten, als es ihm nicht widerspricht, was in Wirklichkeit so viel bedeutet, als daß die meisten Bestimmungen des Vereinsbetriebsreglements durch das an seine Stelle tretende intl. Uebk. ungiltig werden. Nur für solche intl. Eisbgtrpt., die von der Geltung des intl. Uebk. ausgeschlossen sind, könnte das Vereinsbetriebsreglement unverändert fortbestehen.

Durch das intl. Uebk. wird also in einem Gebiete, in welchem bisher bei der Uebereinstimmung der Landesgesetze für interne wie für gegenseitige intl. Eisbgtrpt. theils als gesetzliches, theils als Vertragsrecht das gleiche deutsche Frachtrecht herrschte, ein Rechtsconflict geschaffen.

In den internen Verkehren Oesterreich-Ungarns bezw.

Deutschlands wird ein und dasselbe nationale, in ihrem gegenseitigen internationalen Verkehr ein anderes, zum Theil fremdes Frachtrecht gelten.

Es zeigt sich hierin die Schattenseite des projectirten intl. Uebk., indem es statt eines einzigen einheitlichen Frachtrechtes für alle Eisenbahngütertransporte zu den vielen bestehenden positiven Frachtrechten noch ein neues hinzufügt, das zwar einerseits, wie z. B. für den österreichisch-französischen Verkehr, Gegensätze ausgleicht, andererseits aber, wie im Vereinsverkehre, Gegensätze schafft.

Wir finden hier jedoch zugleich eine Quelle für den mit der Zeit unabweisbaren Einfluß des intl. Uebk. auf die Umgestaltung der internen Frachtrechte im Sinne des ersteren. So wird man schließlich auf großem Umweg dem Ideale der Rechtseinheit auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechtes näherrücken.

Die den Vertragsbahnen Oesterreichs und Deutschlands durch Octroyirung des intl. Uebk. namentlich durch dessen schwerere Haftungsbestimmungen erwachsenden Lasten wären im Vergleich zu den allgemeinen Vortheilen nicht so bedeutend, wenn nicht der starke Verkehr zwischen Oesterreich und Deutschland dem intl. Uebk. unterworfen würde. Diesem Verkehre, z. B. einem Transport von Prag nach Dresden, erwachsen künftig Vortheile gegenüber internen Verkehren in beiden Ländern, z. B. Transporten von Triest nach Brody oder von Konstanz nach Königsberg, die durch nichts gerechtfertigt erscheinen. Es wäre begreiflich, wenn die Eisenbahnen fordern würden, es möge die Geltung des intl. Uebk. für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland durch Staatsvertrag außer Kraft gesetzt werden.

Die ganze Frage der Geltung des intl. Uebk. für den österreichisch-deutschen Verkehr wollen wir jedoch erst im Schlußworte erwägen, wenn wir den Inhalt des intl. Uebk. und seine Unterschiede gegenüber dem deutschen Frachtrecht kennen gelernt haben werden.

Hier handelte es sich darum, auf die wichtigste Consequenz

hinzuweisen, welche sich aus dem Einfluß des intl. Uebk. auf die Vereinbarungen der Bahnen, der bisherigen Quelle des intl. Frachrechtes ergiebt.

Wie das intl. Uebk. den landesgesetzlichen Bestimmungen und den Vereinbarungen der Bahnen, so derogirt es selbstverständlich auch den allgemeinen Transportbedingungen der einzelnen Bahnen, die ebenso wie die gemeinsamen Vereinbarungen das intl. Uebk. nur ergänzen und nichts ihm Widersprechendes enthalten dürfen.

Schließlich sei der Vollständigkeit halber erwähnt, daß auch durch Vereinbarungen der Bahnen mit den Parteien die Bestimmungen des intl. Uebk. im Voraus nicht abgeändert werden können, daß dieses also in seinem Geltungsgebiete eine absolute, obligatorische Wirksamkeit besitzt, auf welche wir noch wiederholt zurückkommen werden.

Hervorzuheben wäre nur, daß die Normen des intl. Uebk., welche sich lediglich auf das Verhältniß der Bahnen unter einander beziehen, zumeist dispositiver Natur sind, d. h. nur dann gelten, wenn und insoweit keine diesbezüglichen Vereinbarungen unter den Bahnen bestehen. Es liegt dies schon im Zwecke des ganzen intl. Uebk., welches die Beziehung der Bahnen unter einander erleichtern und nicht erschweren will. Es ist aber überdies in den meisten Fällen ausdrücklich gesagt oder aus der Art der Textirung zu entnehmen.

Es erübrigt nunmehr noch ein Hinweis auf die zeitliche Wirksamkeit des intl. Uebk. Gemäß Art. 60 soll dieselbe 3 Monate nach erfolgtem Austausch der Ratificationsurkunden beginnen. Dieser Zeitpunkt ist vorläufig noch unbestimmt. Wie bereits in der Einleitung ausgeführt wurde, muß das Uebk. zuerst in einer Conferenz zu einem definitiven umgestaltet und dann der Ratificirung der einzelnen Gesetzgebungsfactoren unterzogen werden. Wenngleich Art. 60 die Zusage enthält, daß das definitive Uebk. von den Vertragsstaaten *sobald als möglich* ratificirt werden wird, so dürfte, nach dem bisherigen

Gange der Entwickelung zu schließen, der Austausch der Ratificationsurkunden doch nicht allzubald erfolgen.

Art. 60 bestimmt nun weiters, daß das intl. Uebk. „für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre von dem Tage an, an welchem dasselbe in Wirksamkeit tritt, verbindlich sei. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hiervon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniß zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten."

Endlich soll laut **Art.** 59 wenigstens „alle drei Jahre eine aus Delegirten der vertragschließenden Staaten bestehende Conferenz zusammentreten, um zu dem intl. Uebk. die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann jedoch der Zusammentritt von Conferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen."

Nachdem wir nun das Wesen, das Geltungsgebiet und die Wirksamkeit des intl. Uebk., sowie seinen Einfluß auf die künftige Gestaltung des intl. Eisenbahnfrachtrechtes kennen gelernt haben, wollen wir vor dem Uebergange zum Inhalt des intl. Uebk. die Codification desselben, d. i. die definitiven Entwürfe der III. Berner Conferenz als solche etwas näher betrachten.

III. Die definitiven Entwürfe des internationalen Uebereinkommens.

Den Gegenstand des definitiven völkerrechtlichen Uebereinkommens und der Ratification Seitens der Vertragsstaaten bilden die bereits in der Einleitung aufgezählten 4 Entwürfe.

Dieselben enthalten außer der Regelung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts, von dem bisher allein die Rede war, noch Rechtsnormen verschiedener Art, welche zur zweckentsprechenden Ausführung des intl. Uebk. dienen sollen, und völkerrechtlicher aber nicht frachtrechtlicher Natur sind. Hierher gehören vor Allem die Normen über das Geltungsgebiet und die Wirksamkeit des intl. Uebk., dann Normen über das Verhältniß der Vertragsstaaten zu einander, der Vertragsstaaten zu den Vertragsbahnen sowie der letzteren unter einander, insbesondere über die Errichtung und die Functionen eines der Erleichterung dieser Verhältnisse dienenden neuen internationalen Institutes, des wiederholt erwähnten Centralamtes, ferner Normen des internationalen Proceßrechtes, durch welche wenigstens einige der wichtigsten Fragen dieses vielbestrittenen und bisher einer positiven Regelung entbehrenden Rechtsgebietes für die auf Grund des intl. Uebk. geführten Processe einheitlich geordnet werden, endlich eine Art authentischer Interpretationen über die Tragweite einzelner Bestimmungen des intl. Uebk.

Die verschiedenartigen Rechtsnormen sind jedoch in den einzelnen Entwürfen nicht strenge von einander geschieden, wie wir im Einzelnen sehen werden.

Die Hauptsache, das materielle internationale Eisenbahnfrachtrecht, das ist die Regelung der aus intl. Eisbgtrpt. im Sinne des intl. Uebk. sich ergebenden Frachtrechtsverhältnisse einerseits zwischen dem Publikum und den Bahnen andererseits zwischen den Bahnen unter einander, ist in den Entwürfen I (Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr) und III (Ausführungsbestim-

mungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr) enthalten.

Für die Vertheilung in zwei Entwürfe war folgende Begründung der Denkschrift deutscher Commissarien maßgebend. „Es erscheint zweckmäßig und der Ueblichkeit in ähnlichen Fällen entsprechend, zwei Kategorien von Conventionsbestimmungen zu unterscheiden, nämlich:

A) dauernde, welche das Wesentliche der abzuschließenden Convention enthalten und deren Gültigkeit in den meisten Staaten voraussichtlich der Bestätigung der gesetzgebenden Gewalten bedürfen wird;

B) mehr oder weniger vorübergehende, welche die den wechselnden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassenden Vorschriften reglementärer Natur enthalten und in der Regel nur der Genehmigung der Executive bedürfen werden."

Die Bestimmungen der ersten Art (A) sind im Uebereinkommen (Entwurf I), die der zweiten (B) in den Ausführungsbestimmungen (Entwurf III) aufgenommen. Der Unterschied liegt also nur im Inhalt. In Bezug auf die rechtliche Wirkung sind die Ausführungsbestimmungen laut Art. 1 des Uebereinkommens diesem völlig gleichgestellt.

Im Uebereinkommen (Entwurf I) finden sich auch viele der erwähnten nicht frachtrechtlichen Normen. Es enthält 60 Artikel und die als integrirender Bestandtheil erklärte Liste der Vertragsbahnen, s. oben S. 19 ff., 18 Artikel (Art. 29 bis 46 incl.) betreffen die Haftung für intl. Eisbgtrpt., 9 (Art. 47 bis 54 incl.) den Rückgriff der Bahnen unter einander. Die Art. 55 und 56 sind rein processualer Natur, die Art. 57 und 58 endlich befassen sich mit dem zu errichtenden Centralamt, als dessen Zweck Art. 57 im Allgemeinen „die Erleichterung und Sicherung der Ausführung des Uebereinkommens" bezeichnet.

Den Entwurf II bildet das „Reglement betreffend die Errichtung eines (eben dieses) Centralamtes. Er besteht aus 3 Artikeln, von denen Art. III die bereits bekannte Bestimmung birgt, daß unter gewissen Voraussetzungen die

Staatsgarantie eintritt. Wie der ganze Entwurf ist auch diese Bestimmung nicht frachtrechtlicher Natur; hier speciell liegt eine Art völkerrechtlichen Garantievertrages vor.

Der Umstand, daß dieser Entwurf zwischen die gleichsam die beiden Theile eines Ganzen bildenden Entwürfe I und III eingeschoben wurde, mag seinen Grund darin haben, daß auf der II. Conferenz das Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes mit den damals neuen Artikeln 57 und 58 des Uebereinkommens unter Einem berathen und daher unmittelbar dem Entwurf I als Entwurf II angeschlossen wurde.

Sachgemäß gehören die Entwürfe I und III, wie oben ausgeführt, zusammen. Letzterer umfaßt 11 Paragraphen, von welchen sich die 10 ersten auf je einen Artikel des Uebereinkommens (Entwurf I) beziehen und vorwiegend frachtrechtlicher Natur sind; § 11 betrifft die Umrechnung der in diesem Entwurfe in Franken ausgedrückten Beträge in Vertragsstaaten mit anderer Landeswährung.

Zu dem Entwurfe III bezw. den §§ 1, 2, 4 und 7 gehören noch 4 Anlagen, und zwar

1. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände,
2. Formular des internationalen Frachtbriefes,
3. Formular der Erklärung über fehlende oder mangelhafte Verpackung,
4. Formular der „nachträglichen Anweisung" (Disposition) des Versenders.

Der letzte Entwurf IV, Schlußprotokoll, ist nicht zu verwechseln mit dem wiederholt erwähnten, die 4 Entwürfe enthaltenden Schlußprotokoll der III. Berner Conferenz. Letzteres bietet die Endergebnisse der Berathungen, ist von den Delegirten unterzeichnet und erhält keine weitere Geltung, während das den Entwurf IV bildende Schlußprotokoll als ein integrirender Bestandtheil des intl. Uebk. zu betrachten und mit demselben zu ratificiren ist.

Der Inhalt dieses 4 Punkte umfassenden Schlußprotokolles

(Entwurf IV) sind meist Bestimmungen, die oben als eine Art authentischer Interpretationen des intl. Uebk. bezeichnet wurden.

Punkt I enthält im Anschluß an Art. 1 des Uebk. die Bestimmungen über den sog. Grenzverkehr, die wir bereits oben bei dem Geltungsgebiete des intl. Uebk. kennen gelernt haben.

Die Punkte II und III betreffen die Art. 11 bezw. 35 und 54 des Uebk., bei deren Besprechung wir auf diese Punkte näher eingehen werden; sie sind zugleich Rechtsverwahrungen der Vertragsstaaten in Bezug auf die Freiheit in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehres (vergl. oben sub II über das Verhältniß des intl. Uebk. zu den Landesgesetzen S. 30).

Im Punkte IV und im Schlußsatze endlich wird anerkannt, daß dem Inhalte der 4 Entwürfe durch die Ratification die gleiche Kraft und Dauer zukommt. Es ist somit für die gesetzliche Wirksamkeit einer Norm irrelevant, in welchem der 4 Entwürfe sie enthalten ist[1].

Die im schweizerischen Staatsarchiv niedergelegten Entwürfe sind in zwei Exemplaren, eines in deutscher, das andere in französischer Sprache abgefaßt. Beide Texte werden der Ratification unterzogen werden und als Originaltexte zu gelten haben, auf welche selbst gegenüber den officiellen Uebersetzungen in die Landessprachen der Vertragsstaaten eventuell zurückgegriffen werden muß.

Die vollständige Uebereinstimmung der beiden Originaltexte, eine der schwersten Aufgaben, ist nicht durchwegs gelungen, doch liegt ein Eingehen auf bestehende Differenzen außerhalb unserer Aufgabe. Die Grundlage unserer folgenden Darstellung des intl. Uebk. bildet der deutsche

[1] Der Wortlaut des Punktes IV und des Schlußsatzes ist folgender:

IV. Es wird anerkannt, daß das Reglement, betreffend die Errichtung eines Centralamtes, sowie die Ausführungsbestimmungen zu dem intl. Uebk. über den Eisenbahnfrachtverkehr und die Anlagen 1, 2, 3 und 4 dieselbe Kraft und Dauer haben sollen, wie das Uebereinkommen selbst.

Das gegenwärtige Schlußprotokoll, welches zugleich mit dem am heutigen Tage abgeschlossenen Uebereinkommen ratificirt werden soll, ist als ein integrirender Bestandtheil dieses Uebereinkommens zu betrachten und hat dieselbe Kraft und Dauer wie dieses letztere selbst.

Originaltext. Nur da, wo dieser Text den Geist des Gesetzes oder die aus den Protokollen erweisliche Absicht der Redactoren nicht oder nicht richtig zum Ausdruck bringt, muß der französische Originaltext herangezogen werden, soweit durch ihn Klarheit geschaffen werden kann.

Wie bereits einleitungsweise bemerkt, liegt dem intl. Uebk. der zum großen Theile deutschrechtliche Entwurf deutscher Commissarien zu Grunde, und wenn auch später vielerlei in den Principien geändert wurde, hat man doch meist den sonstigen Wortlaut der deutschrechtlichen Normen, obgleich nicht immer zum Vortheil des intl. Uebk., beibehalten.

In formeller Beziehung wäre noch zu bemerken, daß die Texte der Entwürfe überhaupt deutlich die Spuren an sich tragen, daß sie nicht aus einem Guß erwachsen sind. Bedauerlicher, wenngleich bei der Größe des Stoffes und der Kürze der Zeit begreiflicher Weise hat auch die von der III. Conferenz zur redactionellen Vereinigung der Texte ernannte Commission diese Mängel nicht zu beseitigen vermocht.

Als Beispiel mögen hier die Ueberschriften (Titel) der Entwürfe I und III dienen, auf deren inconsequente und daher unpräcise Ausdrucksweise der Leser vielleicht schon oben S. 35, 36 bei deren Nebeneinanderstellung aufmerksam wurde.

Entwurf I nennt sich: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr; daß somit der die Ausführungsbestimmungen zu diesem Uebereinkommen enthaltende Entwurf III richtig „Ausführungsbestimmungen zu dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" heißen müßte, ist wohl unbestreitbar. Trotzdem lautet die Ueberschrift des Entwurfes III „Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr".

Deshalb wird doch Niemand im Zweifel sein, daß es sich hier um Ausführungsbestimmungen zu dem im Entwurf I enthaltenen Uebereinkommen handelt. Auch wollen wir gar

nicht prüfen, welche Bezeichnung für dieses Uebereinkommen die zutreffendere ist, ob die im Titel des Entwurfes I oder III. Immerhin wirkt es wenig vertrauenerregend für den Inhalt der Entwürfe, wenn sich schon in den Titeln ganz unmotivirte Differenzen finden. Es liegt aber keineswegs ein Zufall oder Druckfehler, sondern ein nachweisbares Uebersehen vor. In dem ursprünglichen Entwurfe, aufgestellt von deutschen Commissarien, befand sich nämlich erstens der „Entwurf eines Vertrages über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr" und zweitens ein „Entwurf von Ausführungsbestimmungen zum Vertrage über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr". In diesen Titeln herrschte vollständige Uebereinstimmung. Die I. Berner Conferenz änderte den ersteren Titel in „Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr", ohne jedoch die entsprechende Aenderung im Titel des zweiten Entwurfes vorzunehmen, ist also des gerügten Versehens schuldig. Die II. Berner Conferenz machte aus dem „internationalen Vertrag" ein „internationales Uebereinkommen", daher auch der neue Titel „Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr". Es wurde jedoch weder im Uebereinkommen selbst das Wort „Vertrag" durchwegs in „Uebereinkommen" umgewandelt, noch die Aenderung im Titel des Entwurfes der Ausführungsbestimmungen durchgeführt, welcher seine ursprüngliche Fassung beibehielt. Die Titel der Entwürfe der II. Berner Conferenz zeigen dadurch die größte Verschiedenheit (I. „Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" und III. „Ausführungsbestimmungen zum Vertrage über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr"). Die III. Berner Conferenz, bezw. die Redactionscommission hat nun zwar das Wort „Vertrag" auch im Titel des Entwurfes der Ausführungsbestimmungen durch „Uebereinkommen" ersetzt, allein das Bestehen der bereits von der I. und II. Conferenz übersehenen Differenz ist auch ihr entgangen, und so findet sich dieselbe in den definitiven Entwürfen, wenn auch in etwas veränderter Form.

Wir haben diesen an und für sich vielleicht geringfügigen Gegenstand deshalb eingehender behandelt, weil er ein nicht uninteressantes Beispiel einer sozusagen hereditären Behaftung des intl. Uebk. bietet, welche sich gar oft auch in seinem Inhalt findet. Unserem Zwecke entsprechend werden wir uns aber doch nur soweit in die höchst lehrreiche Entwickelungsgeschichte einlassen dürfen, als sie zum richtigen Verständniß des definitiven Textes unerläßlich erscheint.

Zweiter Theil.

Der Inhalt des internationalen Uebereinkommens im Vergleich mit dem deutschen Frachtrecht.

Einleitende Bemerkungen.

Für die Art der Eintheilung und Behandlung des umfangreichen Stoffes, der in den 4 Entwürfen nebst Anlagen enthaltenen Bestimmungen des intl. Uebk. waren folgende Momente maßgebend, die zur Orientirung hier angeführt werden sollen.

Wie wir bereits im ersten Theile erfahren haben, finden sich im intl. Uebk. außer dem materiellen Frachtrecht noch mancherlei Normen, die, obwohl selbst nicht frachtrechtlicher Natur, doch mit den Frachtrechtsnormen vermischt sind.

Schon aus diesem Grunde schien eine systematische Behandlung des ganzen Stoffes ausgeschlossen, welche nicht zum Vortheil des Verständnisses sachlich und textlich Zusammenhängendes hätte trennen müssen. Aber selbst wenn nur reines Frachtrecht vorgelegen hätte, würde sich für unsere Zwecke ein wissenschaftliches System nicht empfohlen haben. Die Eisenbahnpraktiker finden sich in einem solchen nicht so leicht zurecht, sie sind vielmehr an die Systemlosigkeit oder sagen wir vielleicht richtiger an das natürliche, den Stadien des Transportes sich anschließende System des Betriebsreglements gewöhnt. Die Frachtrechtsbegriffe sind ihnen nach den Ueberschriften der

Paragraphen des Betriebsreglements vertrauter, als nach der wissenschaftlichen Bezeichnung.

Auch das intl. Uebk., speciell Entwurf I, besitzt ein derartiges natürliches System, welches sogar zum Theile demjenigen des Betriebsreglements nachgebildet ist. Es erschien nun am zweckentsprechendsten, das System des intl. Uebk., soweit von einem solchen die Rede sein kann, der Darstellung zu Grunde zu legen, ohne jedoch blindlings der stofflichen Anordnung des intl. Uebk. zu folgen, und ohne sich auf einen Commentar der einzelnen Artikel und Paragraphen zu beschränken, welchem die Uebersichtlichkeit fehlen würde. Es wurde vielmehr versucht, das System mit dem Commentar zu verbinden.

Nachdem wir behufs richtiger Beurtheilung des ganzen Vertragswerkes, das Wesen, das Geltungsgebiet und die Wirksamkeit des intl. Uebk. bereits in einem besonderen I. Theil erörtert haben, wurden von dem ganzen Stoffe nur noch die auf die Errichtung und die Functionen des Centralamtes bezüglichen Bestimmungen, Art. 57 und 58 des Entwurfes I und der ganze Entwurf II ausgeschieden, um diesem neuen internationalen Rechtsinstitute, welches mit dem materiellen Frachtrecht als solchem in keinem unmittelbaren Zusammenhang steht, hingegen für die gesammte Entwickelung des internationalen Eisenbahntransportwesens von großer Bedeutung werden kann, einen eigenen III. Theil zu widmen.

Es verblieb somit als Gesetzesmaterial dieses II. Theiles: vom Entwurf I die Art. 1—56 incl., dann der mit Entwurf I in unmittelbarem Zusammenhang stehende Entwurf III und die auf die Art. 11, 35 und 54 des ersteren bezüglichen Punkte II und III des Schlußprotokolles (Entwurf IV).

Der Inhalt der Art. 59 und 60 des Entwurfes I, betreffend die zeitliche Wirksamkeit des intl. Uebk., und Punkt IV des Entwurfes IV, betreffend die gleiche Wirksamkeit aller Entwürfe, wurden im ersten Theil erschöpfend behandelt (S. 33, 34 u. 38).

Da das intl. Uebk. selbst nicht in Abschnitte eingetheilt ist, und die einzelnen Artikel keine Ueberschriften führen, mußte

eine entsprechende Gruppirung der Artikel des Entwurfes I und der auf dieselben bezüglichen Bestimmungen der Entwürfe III und IV erfolgen, wobei die Anordnung (das natürliche System) des Entwurfes I und die Reihenfolge der Artikel möglichst berücksichtigt wurde.

So ergaben sich die folgenden 9 Abschnitte. In den 7 ersten ist vorzugsweise, aber nicht ausschließlich Frachtrecht enthalten, die beiden letzten sind vorwiegend processualer Natur.

In jedem Abschnitte sind zuerst die in demselben behandelten Normen des intl. Uebk. und die einschlägigen Bestimmungen des deutschen Frachtrechtes angeführt, dann folgt eine allgemeine Besprechung, welche den systematischen Zusammenhang des Ganzen herstellen, auf die wichtigsten Bestimmungen hinweisen, soweit es sich um Frachtrechtsnormen handelt, die principielle Verschiedenheit des intl. Uebk. und des deutschen Frachtrechtes hervorheben und deren Consequenzen andeuten soll. Hieran reiht sich eine mehr commentatorische Erörterung der in Unterabtheilungen einzeln oder in Gruppen geordneten Artikel und Paragraphen, insbesondere die detaillirte Vergleichung des internationalen mit dem deutschen Frachtrecht. In jeder Unterabtheilung ist der Text der in derselben zu erörternden Bestimmungen des intl. Uebk. vorangeschickt und demselben, soweit er frachtrechtlicher Natur ist, der Text der einschlägigen Normen des deutschen Frachtrechtes gegenübergestellt. Von den deutschrechtlichen Bestimmungen sind jedoch nur diejenigen des Handelsgesetzbuches und des Betriebsreglements zum Abdruck gebracht.

Unter „Handelsgesetzbuch" ist das in Oesterreich und in Deutschland in Geltung stehende „allgemeine Handelsgesetzbuch", speciell Buch IV, 5. Titel, gemeint. Als „Betriebsreglement" können 1) das Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder (bezw. der Länder der ungarischen Krone) vom 10. Juni 1874 sammt Nachträgen; 2) das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 sammt Nachträgen; 3) das Betriebs-

reglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. März 1890 verstanden werden.

Im großen Ganzen stimmen alle drei Betriebsreglemente überein; als Grundlage für den vergleichenden Text wurde das zuletzt angeführte sog. Vereinsbetriebsreglement gewählt, weil es für den bedeutenden Verkehr im Vereinsgebiet derzeit als internationales Frachtrecht, wenngleich nur als Vertragsrecht, gilt, und weil es deshalb durch das intl. Uebk. alterirt wird, während die beiden ersteren internen Betriebsreglemente vorläufig unberührt bleiben. Auf die speciell österreichischen oder deutschen Abweichungen vom Texte des Vereinsbetriebsreglements wird von Fall zu Fall hingewiesen.

Zur Orientirung in umgekehrter Richtung, d. h. zum Auffinden der den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und des Betriebsreglements correspondirenden Normen des intl. Uebk. dient die „übersichtliche Zusammenstellung", Anhang II, welche dem Praktiker vielleicht willkommener sein dürfte, als ein Sachregister.

Die als Quellen des deutschen Frachtrechtes für das Verhältniß der Bahnen unter einander in Betracht kommenden Uebereinkommen, namentlich das Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement, wurden in der Textvergleichung nicht aufgenommen vorzüglich aus dem Grunde, weil die diesbezüglichen Vorschriften des intl. Uebk., wie wir schon im ersten Theile bemerkt haben, dispositiver Natur sind und daher nur an sich, nicht aber im Vergleich zu den von ihnen unberührt bleibenden bestehenden Vereinbarungen von Interesse sind. Es erscheint somit ein allfälliger Hinweis auf die einschlägigen Bestimmungen der betreffenden Uebereinkommen als hinreichend.

Da bei der Vergleichung des intl. Uebk. mit dem deutschen Frachtrecht das letztere, wie schon in der Einleitung betont, als bekannt vorausgesetzt werden mußte, so wurde von der Erörterung Alles ausgeschlossen, was aus dem deutschen Frachtrecht unverändert oder mit irrelevanten Aenderungen in das intl. Uebk. übergegangen ist. Sobald daher bei einer Bestimmung

feststeht, daß sie dem deutschen Frachtrecht entlehnt ist, wird bezüglich aller einschlägigen Streitfragen und zweifelhaften Fälle ausdrücklich oder stillschweigend auf das deutsche Frachtrecht, bezw. dessen Literatur verwiesen.

Jene Bestimmungen des intl. Uebk., welche wesentliche principielle Aenderungen des deutschen Frachtrechtes oder absolute Neuerungen (auch nicht frachtrechtlicher Natur) enthalten, sind bereits im Texte durch den Druck mit gesperrten Lettern gekennzeichnet.

Endlich sei bemerkt, daß wir uns des Weiteren folgender Abkürzungen bedienen werden:

Uebk. für den Entwurf I, während
intl. Uebk. als Bezeichnung der Gesammtheit der 4 Entwürfe fortbestehen bleibt,
Ausf.Bst. für Entwurf III,
Reglement für Entwurf II,
Schlußpt. für Entwurf IV,
HGB. für Handelsgesetzbuch,
BR. für Betriebsreglement, unter welchem in Ermangelung eines besonderen Zusatzes das Vereinsbetriebsreglement zu verstehen ist,
Art. für Artikel; wenn Art. ohne Angabe der Rechtsquelle angeführt werden, so sind Art. des Uebk. (Entwurf I) gemeint,
P. für Punkt,
al. für alinea (Absatz),
intl. für international.

I. Das Geltungsgebiet und die grundlegenden Principien.

(Absolute Wirksamkeit, Transportpflicht, Zwangsgemeinschaft.)

Uebk. Art. 1, 2, 3, 4, 5, 23 (27), HGB. Art. 422, 423 (401),
Ausf.Bst. § 1, BR. Einleitung al. 1, 2, 3. §§ 6,
Schlußpt. P. I, 46, 48 P. A u. B, 55, 56
al. 5 u. 6.

Das Geltungsgebiet des intl. Uebk. wurde im ersten Theile vom principiellen Standpunkte so eingehend behandelt, daß die betreffenden Art. 1, 2 und 3, sowie die einschlägigen Bestimmungen der anderen Entwürfe keines weitläufigen Commentares bedürfen. Zum großen Theile haben wir blos auf Bekanntes kurz hinzuweisen.

Ebenso bildete die Wirksamkeit des intl. Uebk. innerhalb seines Geltungsgebietes einen Hauptgegenstand des ersten Theiles. Als Princip wurde die gesetzliche, obligatorische und unabänderliche Geltung des intl. Uebk. gefunden, welches Princip wir das der absoluten Wirksamkeit nennen wollen.

Für die internen Eisenbahnfrachtrechte Oesterreichs bezw. Deutschlands ist das gleiche Princip in Art. 423 HGB. jedoch nur hinsichtlich der Haftungsbestimmungen aufgestellt. In den BR., speciell in der Einleitung zum Vereins-BR. ist in ähnlicher Weise die absolute Geltung für den ganzen Inhalt des BR. normirt, dem aber einerseits wie dem Vereins-BR. überhaupt die staatliche Sanction fehlt, und das anderseits gleich den internen BR. eine Ausnahme für die dem Publikum günstigeren Bedingungen gewährt. Ob und inwieweit diese Ausnahme auch nach intl. Uebk. zulässig erscheint, werden wir bei Art. 3 und 4 des Uebk. untersuchen.

Die volle Bedeutung gewinnt das Princip der absoluten Wirksamkeit durch und für die weiteren grundlegenden Principien der Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft der Vertragsbahnen, wie sie sich aus Art. 1 bezw. 5 ergeben.

Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft bestehen derzeit im Gebiete des deutschen Frachtrechtes kraft Gesetz nur für interne Eisbgtrpt. gemäß Art. 422 bezw. 401 HGB., dann §§ 6 und 48 der internen BR.; für intl. Eisbgtrpt. haben die Bahnen diese Principien vielfach freiwillig ausgedehnt, so die Mitglieder des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen für den ganzen Vereinsverkehr in den §§ 6, 46, 55 und 56 des BR.

Transportpflicht, d. i. die Pflicht zum Eingehen von Frachtverträgen, sowie zur Ausführung der Transporte und Zwangsgemeinschaft, d. i. die Pflicht zur Weiterbeförderung und zum Eintritt in den von einer anderen Bahn abgeschlossenen Frachtvertrag unter solidarischer Haftung aller betheiligten Bahnen werden daher ihrem Wesen und Inhalt nach als bekannt vorausgesetzt.

Auch die Ausnahmen von der Transportpflicht, sowie die Bedingungen des Eintrittes derselben (Art. 5 Uebk.), endlich das Verbot der Bevorzugung bei Annahme und Abbeförderung der Güter sind im Wesentlichen die gleichen wie im deutschen Frachtrecht.

Daß die Transportpflicht hinsichtlich der ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Güter (Art. 2 und 3) nicht oder nur bedingungsweise besteht, ist selbstverständlich.

Von den sonstigen Bedingungen wäre nur die Unterwerfung des Absenders unter die Anordnungen des intl. Uebk. hervorzuheben und zwar mit Bezug auf das damit zur vollen Geltung kommende Princip der absoluten Wirksamkeit. Nicht nur die Bahnen, auch die Frachtgeber werden hierdurch verhalten, sich dem intl. Uebk. unbedingt zu fügen, so daß directe intl. Eisbgtrpt. im Geltungsgebiet des intl. Uebk. nur nach dessen Normen oder überhaupt nicht ausführbar sind. Eine Umgehung des intl. Uebk. ist daher nur durch eine Beförderung des Gutes von Land zu Land möglich, in welchem Fall eben kein intl. Eisbgtrpt. vorliegt. Daß eine solche Beförderung Vortheile bringen kann, ist immerhin denkbar.

Die weitgehende pekuniäre Bedeutung der Zwangsgemein-

schaft für die Vertragsbahnen wurde auch schon im ersten Theile besprochen. Wir haben dort gesehen, daß die im Art. 1 des Uebk. vorgesehene, von den Vertragsstaaten zu verfassende Liste der Vertragsbahnen eine gewisse Garantie gegen die Theilnahme insolventer Bahnen an der Ausführung des intl. Uebk. bilden soll, obwohl die Vertragsstaaten bis auf einen einzigen, kaum je praktisch werdenden Ausnahmsfall keine materielle Staatsgarantie für etwaige Insolvenz der Vertragsbahnen übernehmen. S. 20 ff.

Das intl. Uebk. bietet den Bahnen außer der Liste (Art. 1) auch noch einige andere mehr oder minder entsprechende Sicherheiten, so im Art. 23 durch Vorschriften über die Bezahlung bezw. Abrechnung der aus intl. Eisbgtrpt. herrührenden Forderungen und insbesondere durch Gewährung eines gewissen internationalen Rechtsschutzes für solche Abrechnungsforderungen, sowie für das rollende Material der Eisenbahnen gegen Arrestlegung und Pfändung im Auslande.

Weiter hat das Centralamt, wie auch schon erwähnt, unter Anderem die Aufgabe, die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die gegenseitige Sicherheit der Bahnen zu fördern.

Endlich soll gemäß Art. 47 mangels anderer Vereinbarungen die eine insolvente Bahn treffende Schadenersatzquote von allen am Transport betheiligten Bahnen pro rata der reinen Fracht getragen werden.

Trotzdem werden die Bahnen durch die ihnen vom Uebk. auferlegte Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft in einzelnen Fällen hart betroffen werden, wenn sie mit Bahnen in Verbindung treten müssen, mit denen sie bisher in keinerlei Verkehr standen. Darin liegt eben einer der principiellen Unterschiede des jetzigen vom künftigen Rechtszustande, daß es jetzt nur freiwillige Gemeinschaften der Bahnen zur Ausführung intl. Eisbgtrpt. (Vereine, Verbände, Verkehre) giebt, während

in Hinkunft für die Vertragsbahnen, unbekümmert um die Existenz von Vereinbarungen oder gar directer Tarife, Zwangsgemeinschaft herrscht. Letztere ist in Bezug auf die Güterhaftung noch besonders in den zwei ersten Absätzen des Art. 27 zum Ausdruck gebracht. Wir werden jedoch in diesen Abschnitt außer den Art. 1—5 nur noch den Art. 23 wegen seines innigen Zusammenhanges mit dem Principe der Zwangsgemeinschaft einbeziehen.

1. Das Geltungsgebiet.

Uebk. Art. 1.

Das gegenwärtige intl. Uebk. findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschließenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschließenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke in der anliegenden Liste, vorbehaltlich der in Art. 58 vorgesehenen Aenderungen, bezeichnet sind.

Die Bestimmungen, welche zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschließenden Staaten vereinbart werden, sollen dieselbe rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Schlußpt. P. I.

In Betreff des Art. 1 besteht darüber allseitiges Einverständniß, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staa-

Eingangsbestimmungen des Vereins-BR. al. 1.

[1]Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern kommen auf sämmtlichen Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für denjenigen gegenseitigen Verkehr zur Anwendung, welcher die Grenzen des Deutschen Reiches oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie oder des Königreichs der Niederlande oder des Großherzogthums Luxemburg überschreitet.

BR. § 46[1].

Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Ueberganges von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.

[1] Im Oesterr. BR. trägt § 46 die Ueberschrift: „Uebergang von Bahn zu Bahn", im deutschen BR.: „Beförderung von Gütern", im Vereins-BR. fehlt die Ueberschrift.

tes liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.

Im Weitern ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaats, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates.

Art. 1 bezeichnet in al. 1 das Geltungsgebiet des intl. Uebk., wie wir es im ersten Theil bereits kennen gelernt haben.

Als allgemeine Voraussetzungen der Anwendung des intl. Uebk. ergeben sich:

a) eine Gütersendung, und zwar
b) eine internationale
c) zwischen Vertragsstaaten
d) auf Vertragsbahnen
e) auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes.

a) Gütersendung. Personentransporte bilden also keinen Gegenstand des intl. Uebk.

4*

Der Ausdruck „Alle Sendungen von Gütern“ ist zu weitgehend, vergl. die folgende Unterabtheilung dieses Abschnittes über die „ausgeschlossenen“ Güter.

Fahrzeuge und Thiere werden, soweit die sonstigen Voraussetzungen, insbesondere der directe Frachtbrief, vorliegen, gleich anderen Gütern behandelt. Besondere Bestimmungen für diese beiden Güterarten, wie sie das BR. enthält, fehlen im Allgemeinen. Nur im Art. 31 P. 5. und 6. findet sich bei der Beschränkung der Haftung eine Specialbestimmung bezüglich der Thiertransporte.

b) Eine internationale Gütersendung. Ueber den Begriff s. ersten Theil S. 10.

c) Zwischen Vertragsstaaten. Das Nähere über dieselben s. ersten Theil S. 16 ff.

Ueber die Geltung bezw. den Ausschluß des intl. Uebk. bezüglich intl. Eisbgtrpt. im sogenannten Grenzverkehr, von dem P. I des Schlußpt. handelt (s. Text), vergl. ersten Theil S. 24, 25, endlich über den intl. Verkehr mit Nichtvertragsstaaten s. ersten Theil S. 18 ff.

d) Auf Vertragsbahnen. Ueber den Begriff, ferner die Liste der Vertragsbahnen, die nachträglichen Veränderungen der Liste s. ersten Theil S. 19 ff. und dritten Theil; endlich über den Verkehr mit Nichtvertragsbahnen s. ersten Theil S. 23.

e) Der durchgehende Frachtbrief.

Durch das Erforderniß eines Frachtbriefes ist Reisegepäck und jede auf Grund eines Recepisses oder anderen Dokumentes beförderte intl. Gütersendung (z. B. Postsendungen) von dem Geltungsgebiete des intl. Uebk. ausgeschlossen.

Die Voraussetzung eines durchgehenden (directen) Frachtbriefes für die Geltung des intl. Uebk. enthält stillschweigend das Zugeständniß an das Publikum, Gütersendungen auch im

Vertragsgebiete von Grenze zu Grenze, also indirect mit verschiedenen Frachtbriefen nach internen Frachtrechten zu expediren.

Der Ausdruck „auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes" will dasselbe besagen wie die Worte: „ohne daß es behufs des Ueberganges von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf" im § 46 BR.

Der durchgehende Frachtbrief ist nicht nur Voraussetzung, sondern Bedingung für jede directe internale Gütersendung, die als Frachtgut im weiteren Sinne (also nicht als Reisegepäck ꝛc.) befördert werden soll, und ist im Art. 6 sogar ein ganz bestimmter Frachtbrief vorgeschrieben, von dem jeder intl. Eisbgtrpt. im Geltungsgebiete des intl. Uebk. begleitet sein muß.

Es ist daher nicht möglich, durch Anwendung anderer Dokumente als vorschriftsmäßiger Frachtbriefe, oder gar durch Beförderung ohne Dokumente die Geltung des intl. Uebk. für einen intl. Eisbgtrpt. auszuschließen. Eine diesbezügliche Vereinbarung wäre ungültig.

Die Bestimmungen des Vereins-BR. über sein Geltungsgebiet sind der Vollständigkeit halber zum Vergleiche im Text abgedruckt.

Al. 1 des Art. 1 enthält weiter, freilich nur implicite durch seine kategorische Form das Princip der absoluten Wirksamkeit, vergl. ersten Theil S. 30 ff.

Al. 2 ertheilt den Ausf.Bst. dieselbe rechtliche Wirkung, wie sie dem Uebk. selbst zukommt, vergl. ersten Theil S. 36 bis 38, wo auch das Nähere über die Verschiedenheit des Inhaltes der beiden Entwürfe gesagt ist.

2. Die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände.

Uebk. Art. 2.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Trans-

Eingangsbestimmungen des Vereins-BR. al. 3.

[3]Werden durch einzelne oder mehrere der Regierungen der an dem Vereinsgebiete betheiligten Staaten Bestimmungen polizeilicher Natur zum BR. über die Beförderung von Per-

porte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;

2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 3. Die Ausf.Bst. werden diejenigen Güter bezeichnen, welche wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom intl. Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Ausf.Bst. § 1.

(Zu Art. 3 des Uebk.)

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, ächte Perlen, Preziosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitroglycerin, pikrinsaure Salze, Nasonen, Gütern u. s. w. erlassen, insbesondere auch über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingt zugelassenen Gegenstände, so haben dergleichen Vorschriften auch für den Vereinsverkehr, sofern derselbe das betroffene staatliche Gebiet berührt, Giltigkeit und sind demgemäß von dem Absender zu beachten.

BR. § 48 A und B.

§ 48.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichtes oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;
2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;
3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D Anwendung finden, insbesondere:
   a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen vergl. Anlage D Nr. I);
   b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser

tronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom intl. Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

Anlage 1. Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände s. Anhang I.

Regl. f. C.A.

Art. II, al. 2 und 3.

Das Verzeichniß der einzelnen im Art. 2 des Uebk. unter Ziff. 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntniß zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mittheilen wird.

Masse (wegen Dynamitpatronen vergl. Anlage D Nr. I);

c) pikrinsaure Salze sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;

d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate (wegen Zündungen, Zündhütchen, Knallbonbons und Knallerbsen vergl. Anlage D Nr. I, III, IIIb und IIIc);

e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen Zündbänder und Zündblättchen — amorces — vergleiche Anlage D Nr. IIIa);

f) geladene Schußwaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. [1]Die in Anlage D verzeichneten Gegenstände.

   [2]Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.

2. [1]Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere[1], Documente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, ächte Perlen und dergleichen.

   [3]Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförde-

[1] Gestempelte Postkarten, Postanweisungs-Formulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen werden dem VR. für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie den VR. für Oesterreich und Ungarn zufolge, als „geldwerthe Papiere" im Sinne des Absatzes 1 unter B 2 nicht angesehen.

Was die im Art. 2 des Uebk. unter Ziff. 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

rung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

3. [1]Gemälde und andere Kunstgegenstände, auch Antiquitäten.

[2]Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist.

4. [1]Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

[2]Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

(P. C siehe bei Art. 7 und § 3 Ausf.Bst.)

Die von der Beförderung nach Maßgabe des intl. Uebk. ausgeschlossenen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassenen Güter wurden auch schon im ersten Theil im Allgemeinen besprochen, insbesondere wurden schon dort die zwei Kategorien der absolut und relativ ausgeschlossenen Güter unterschieden.

Die ersteren sind im Art. 2 angeführt. Es sind Güter, von denen das HGB. im Art. 422 ohne Specificirung sagt, daß sie „an sich" zum Bahntransporte nicht geeignet sind. Solche Güter sind eben durch physische oder gesetzliche Hindernisse von jedem, auch vom internen Bahntransporte, ausgeschlossen.

Im BR. finden sie sich, wie im Art. 2 einzeln aufgezählt. So entspricht

dem Art. 2 P. 1 betreffend die postzwangpflichtigen Gegenstände BR. § 48 A P. 2,

dem P. 2 des Art. 2 betreffend die physischen Hindernisse der Anlage und des Betriebes der Bahnen BR. § 48 A P. 1,

dem P. 3 des Art. 2 betreffend Hindernisse der öffentlichen Ordnung Vereins-BR. Einleitung al. 3. (In dem internen BR. fehlt diese selbstverständliche Bestimmung.)

Der letztgenannte absolute Ausschließungsgrund, die Rücksicht auf die öffentliche Ordnung, ist wohl zu unterscheiden von dem bei Art. 3 zu besprechenden relativen Ausschließungsgrunde, der Rücksicht auf die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Als Gründe der öffentlichen Ordnung sind nach den Protokollen (II S. 76) solche zu verstehen, bei denen das allgemeine Staatsinteresse in Frage kommt, wie z. B. bei sanitären und sonstigen staatspolizeilichen Maßregeln, bei Aus- und Einfuhrverboten, nationalökonomischen und finanziellen Maßnahmen, z. B. in Bezug auf die Staatsmonopole 2c.

Es genügt, daß einer der in den drei Punkten des Art. 2 angeführten Ausschließungsgründe in einem Vertragsstaate oder für eine Vertragsbahn vorliegt. Hinsichtlich der Regelung des Postregales und der Maßnahmen im Interesse der öffentlichen Ordnung ist das freie Verfügungsrecht der Vertragsstaaten in den Punkten 1 und 3 ausdrücklich anerkannt.

Die internen Normen finden also hier Kraft intl. Uebk. auch auf intl. Transporte Anwendung.

Die Verzeichnisse der nach Art. 2 absolut ausgeschlossenen Gegenstände werden sich die Vertragsstaaten jeweilig, und zwar im Wege des Centralamtes, mittheilen, um alle Vertragsbahnen in die Lage zu versetzen, unausführbare Transporte sofort zurückzuweisen. Die auf die Vermittelung des Centralamtes bezügliche Bestimmung des „Reglement" werden wir erst im dritten Theil eingehender erörtern.

Art. 3 handelt von den sog. relativ ausgeschlossenen und den bedingungsweise zugelassenen Gegenständen, deren Aufzäh-

lung in die Ausf.Bst. verwiesen und daselbst im § 1 enthalten ist.

Die hier in Betracht kommenden Güter sind nicht „an sich", sondern im Interesse der Bahnen ausgeschlossen, und zwar „wegen ihres großen Werthes" (§ 1 und 2), „wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten" (P. 3 und 4 des § 1 Ausf.Bst.). Die beiden letzten Ursachen sind auch dafür maßgebend, daß gewisse Güter nur gegen Erfüllung bestimmter Bedingungen zur Beförderung nach intl. Uebk. zugelassen werden.

Betrachten wir nun die einzelnen durch § 1 Ausf.Bst. im Sinne des Art. 3 ausgeschlossenen Gegenstände, so finden wir die in P. 1 (Gold- und Silberbarren ꝛc.) und P. 2 (Kunstgegenstände ꝛc.) angeführten im BR. § 48 B P. 2 u. 3 unter den bedingungsweise zugelassenen Gütern.

Die als P. 3 aufgezählten „Leichen" wären als solche schon gemäß Art. 1 ausgeschlossen, da sie keine Güter sind. Durch die Bekleidung und Umhüllung (Sarg ꝛc.) werden aber Leichentransporte zugleich Gütertransporte, sozusagen qualificirte Gütertransporte. Nach intl. Uebk. sind solche relativ ausgeschlossen; das BR. hingegen enthält im § 34 besondere Bestimmungen für die Beförderung von Leichen.

Von den im P. 4 genannten Gegenständen fällt wenigstens ein Theil begrifflich unter die absolut ausgeschlossenen Güter, so die meisten Sprengstoffe, und zwar im Interesse der öffentlichen und persönlichen Sicherheit; diese finden sich daher im BR. logisch richtiger unter den absolut ausgeschlossenen Gütern, § 48 A P. 3.

Die bedingungsweise zum Transport nach intl. Uebk. zugelassenen Güter und deren Transportbedingungen sind nicht im § 1 Ausf.Bst. selbst, sondern in der Anlage 1 der Ausf.Bst. verzeichnet. Diese umfangreiche Anlage (den Text enthält der

Anhang I) bietet zu wenig allgemeines Interesse, so daß wir das Studium derselben, namentlich im Vergleich zu den Anlagen D und E des Vereins-BR. und den Anlagen D der internen BR., den Fachspecialisten überlassen wollen.

Unter den relativ ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gütern vermissen wir im § 1 Ausf.Bst. die im BR. § 48 B P. 4 erwähnten Gegenstände, „deren Verladung oder Transport außergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht". Es handelt sich hier nicht um Güter, die sich zum Bahntransport absolut nicht eignen (Art. 2 P. 2), sondern um solche, welche im Sinne des Art. 3 für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes Gefahren bieten. Im Princip sind sie also im Art. 3 zwar bedacht, in den Ausf.Bst. wurden sie jedoch nicht berücksichtigt. Solche Güter können daher nach intl. Uebk. nicht als ausgeschlossen betrachtet werden; doch werden die Bahnen aus Gründen des Art. 5 zur Uebernahme solcher Transporte nicht verpflichtet sein, wenn die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln nicht möglich ist (vergl. Art. 5 über die Voraussetzungen der Transportpflicht).

Bemerkenswerther erscheint es, daß man bei den ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gütern im intl. Uebk., trotz der auf den Conferenzen gegebenen Anregungen, der Thiere nicht besonders gedachte. Wenn man schon im Allgemeinen Thiertransporte den anderen Gütertransporten gleichstellen und nicht, wie im BR. §§ 40 bis 45, eigene Bestimmungen für die Beförderung von lebenden Thieren festsetzen wollte, so hätten doch diese Transporte, bei welchen die Voraussetzungen des Art. 3 zutreffen, im § 1 Ausf.Bst. berücksichtigt werden sollen. „Die besondere Beschaffenheit und die Gefahren für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes" hätten die Einreihung der lebenden Thiere unter die bedingungsweise zugelassenen Güter und die Feststellung ähnlicher Bedingungen, wie im BR., erfordert. Mindestens aber hätten die *wilden* Thiere zu den relativ ausgeschlossenen Gütern gezählt werden sollen, wie dies im § 40 BR. geschehen

ist. In Folge dieses Uebersehens sind die Vertragsbahnen nach intl. Uebk. auch zur Beförderung wilder Thiere verpflichtet, soweit eine solche nicht etwa aus Gründen der öffentlichen Ordnung (Art. 2 P. 3) verboten ist. Die Bahnen können nur auf einer entsprechenden Einschließung (Verpackung) bestehen, welche eine Voraussetzung der Transportpflicht bildet.

Auch bezüglich der Equipagen und anderen Fahrzeuge (BR. §§ 35—39) enthält das intl. Uebk. keine besonderen Bedingungen. Aus Art. 31 P. 6 (s. daselbst) geht jedoch hervor, daß die Bahnen berechtigt sind, in den Tarifen oder in besonderen Vereinbarungen mit dem Versender für Fahrzeuge und Thiere eine Begleitung zu verlangen. Der Mangel der Begleitung bildet aber keinen Grund für den Ausschluß von der Beförderung, sondern nur ein Moment für die Beschränkung der Haftung.

Die Bestimmung des al. 2 § 1 Ausf.Bst., daß den bedingungsweise zugelassenen Gütern besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben sind, würde passender in den § 2 Ausf.Bst. zu Art. 6 gehören, welcher vom Frachtbrief handelt; im Uebrigen findet sie sich wörtlich im BR. § 50 P. 1.

Das letzte al. des § 1 Ausf.Bst. erscheint uns trotz oder gerade wegen seines anscheinend so selbstverständlichen Inhaltes von besonderem Interesse für das Princip der absoluten Wirksamkeit des intl. Uebk., dem wir in der folgenden Unterabtheilung dieses Abschnittes in Bezug auf die Transportvorschriften der Bahnen näher treten werden.

Hier kommt das Verhältniß des intl. Uebk. zu den staatlichen Vorschriften bezw. Vereinbarungen in Betracht. Daß man es für nöthig hielt, im § 1 Ausf.Bst. ausdrücklich zu betonen, daß die Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für relativ ausgeschlossene oder bedingungsweise zugelassene Gegenstände leichtere Bedingungen vereinbaren können, hat unseres Erachtens eben nur dann einen Sinn, wenn man von dem Princip ausgeht, daß die Normen des intl. Uebk. weder

durch Staatsgesetze noch durch Staatsverträge einzelner Vertragsstaaten abgeändert werden können, und zwar selbst dann nicht, wenn das Publikum günstiger gestellt werden soll, daß also auch günstigere Bestimmungen der Staatsgesetze oder Staatsverträge nur insoweit auf intl. Transporte im Sinne des Uebk. anwendbar sind, als es das intl. Uebk., wie hier im § 1 Ausf.Bst., ausdrücklich gestattet.

Wir verkennen die Härte dieses Principes für einzelne Fälle nicht; aber es ist unseres Erachtens durch den Zweck des intl. Uebk. d. i. die Rechtseinheit und Rechtsgleichheit geboten, und wir halten an demselben unentwegt fest, ohne uns durch andere Meinungen und Opportunitätsrücksichten beirren zu lassen.

Uebrigens ist auch in den Protokollen (II S. 76) bezüglich des Verhältnisses zwischen den Bestimmungen der Art. 2 und 3 der Grundsatz ausdrücklich ausgesprochen, daß, sofern das allgemeine Staatsinteresse in Frage kommt (Art. 2), den Vertragsstaaten das freie Verfügungsrecht gewahrt bleiben soll, während sich die Vertragsstaaten bezüglich der im Art. 3 angeführten Gesichtspunkte insofern binden, als sie für den intl. Verkehr gemeinsame Vorschriften vereinbaren, welche von den in den einzelnen Ländern geltenden Bestimmungen unabhängig sind.

Aus dem letzten al. des § 1 Ausf.Bst. geht unseres Erachtens weiter hervor, daß die Bedingungen der Anlage 1 im Geltungsgebiete des intl. Uebk. nur durch Vereinbarungen der *Vertragsstaaten*, nicht schon durch Vereinbarungen der Vertragsbahnen erleichtert werden können, daß somit die Anlagen D und E des Vereins-BR. gegenüber der Anlage 1 der Ausf.Best. auch in ihren leichteren Bedingungen nur dann Geltung behalten, wenn dies vorher durch Staatsvertrag vereinbart wird. Darauf mögen die Regierungen Bedacht nehmen.

3. Das Princip der absoluten Wirksamkeit, insbesondere in Bezug auf die reglementarischen Transportbedingungen der Bahnen.

Uebk. Art. 4.

Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahn-Vereine oder -Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den intl. Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

HGB. Art. 423.

Die in Art. 422 bezeichneten Eisenbahnen sind nicht befugt, die Anwendung der in den Art. 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatz, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast, zu ihrem Vortheile durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken, außer, soweit solches durch die nachfolgenden Artikel zugelassen ist.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

Eingangsbestimmungen zum Vereins-BR. al. 2.

[2] Sonder-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publicum günstigere Bedingungen gewähren.

(Die gleiche Bestimmung findet sich in al. 2 der Einleitungen zum österr.-ungar. und deutschen BR.)

Art. 4 enthält nichts als eine selbstverständliche Consequenz des Principes der absoluten Wirksamkeit des intl. Uebk. in Bezug auf die Transportvorschriften der Bahnen. Die Frage, ob und inwieweit die Landesgesetze für intl. Eisbgtrpt. neben

dem intl. Uebk. Geltung behalten, wurde im Allgemeinen im ersten Theil S. 30 behandelt. In diesem Abschnitt haben wir bei § 1 Ausf.Bst. aus dessen letztem al. ein weiteres Argument dafür gefunden, daß die Landesgesetze rücksichtlich der vom intl. Uebk. geregelten Rechtsverhältnisse nur insoweit zur Anwendung kommen, als es das intl. Uebk. ausdrücklich gestattet.

Daß man das, was hinsichtlich der Landesgesetze als selbstverständlich nicht besonders betont wurde, hinsichtlich der Transportbedingungen der Bahnen im Art. 4 ausdrücklich gesagt hat, mag seinen Grund darin haben, daß bei dem dermaligen Rechtszustande nicht die Landesgesetze direct, sondern die Vereinbarungen der Bahnen die Rechtsgrundlage für intl. Eisbgtrpt. bilden.

Da es nun eben der Zweck des intl. Uebk. ist, an Stelle dieser verschiedenartigen Vereinbarungen zu treten, wollte man dies im Art. 4 offenbar in unzweifelhafter Weise zum Ausdruck bringen. Wenngleich durch das intl. Uebk. das Vorhandensein von Vereinbarungen der Bahnen im Geltungsgebiet des intl. Uebk. für die Beförderung intl. Eisbgtrpt. nicht mehr eine unerläßliche Voraussetzung bildet, so werden Vereinbarungen der Bahnen und specielle Transportvorschriften doch keineswegs überflüssig, ja kaum entbehrlich, da das intl. Uebk. nur die wichtigsten Rechtsverhältnisse regelt. Das intl. Uebk. will daher die Bahnen durchaus nicht hindern, auch fernerhin Vereine und Verbände für intl. Eisbgtrpt. zu bilden und sowohl für diese Vereins- und Verbandsverkehre, wie für den Verkehr auf den eigenen Strecken reglementarische Transportvorschriften aufzustellen, durch welche das intl. Uebk. ergänzt wird. Nur dürfen diese Vorschriften nichts enthalten, was dem intl. Uebk. widerspricht; andernfalls sollen sie nichtig sein.

Dies Alles ergiebt sich auch aus den Protokollen, ebenso (aus Prot. I S. 7) daß unter dem Wort „Tarif" im Art. 4 die reglementarischen Transportbedingungen verstanden sind, wie sie sich in besonderen Reglementen oder meistens in den ersten Theilen der Tarifhefte finden.

Von Tarif im Sinne von „Frachtpreis" ist im Art. 4

keine Rede. Das im Art. 4 enthaltene, so selbstverständliche Verbot ist übrigens nichts Neues; im Gebiete des deutschen Frachtrechtes gilt, wie bereits im ersten Theile erwähnt, ein gleiches Verbot gemäß Art. 423 HGB. rücksichtlich der Haftungsbestimmungen und gemäß des al. 2 der Einleitung zum BR. rücksichtlich des ganzen BR.

Der Unterschied zwischen den deutschrechtlichen Vorschriften und Art. 4 besteht aber darin, daß erstere eine Ausnahme für die dem Publikum günstigeren Bestimmungen machen, welche im Art. 4 nicht aufgenommen wurden. Dies ist absichtlich und mit vollem Recht geschehen.

Darüber, daß die Transportbedingungen einzelner Vertragsbahnen, welche in Ermangelung von Vereins- oder Verbandsvereinbarungen oder neben solchen auf einen intl. Transport Anwendung finden, dem Publikum günstigere Bedingungen als die des intl. Uebk. nicht gewähren dürfen, wird kaum ein Zweifel bestehen, weil die anderen Bahnen zum Eintritt in den intl. Frachtvertrag doch nur unter den im intl. Uebk. festgesetzten und nicht auch unter schwereren Bedingungen verhalten werden können.

Ernstlich wäre also nur die Frage zu erwägen, ob Verbände und Vereine von Vertragsbahnen für intl. Eisbgtrpt. in ihrem Bereiche dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren dürfen.

Unseres Erachtens muß auch diese Frage verneint werden, und zwar aus den gleichen Gründen, aus welchen selbst die Vertragsstaaten das intl. Uebk. auch zu Gunsten des Publikums nur insoweit abändern können, als es das intl. Uebk. ausdrücklich gestattet (s. § 1 Ausf.Bst. letztes al. oben S. 61).

Es hieße unseres Erachtens den Zweck des intl. Uebk. gänzlich verkennen, wenn man den Vertragsbahnen gestatten würde, unter dem Titel „Begünstigung des Publikums", die mühsam in einzelnen Punkten hergestellte Rechtsgleichheit einseitig wieder aufzuheben. Das Princip der absoluten Wirksamkeit des intl. Uebk. darf auch durch die Transportbedingungen

der Bahnen nur dann und insoweit durchbrochen werden, als es das intl. Uebk. selbst gestattet, s. z. B. hinsichtlich der Höhe der Nachnahme Art. 13 oder der Länge der Lieferfrist innerhalb der Maximalgrenzen Art. 14 ꝛc.

Auch in der Denkschrift deutscher Commissarien ist über den jetzigen Art. 4 ausdrücklich gesagt, daß er dazu bestimmt sei, das Verhältniß der reglementarischen Vorschriften der Vertragsbahnen und deren Verbände zu dem Uebk. im Sinne der Wahrung der Einheitlichkeit des intl. Uebk. zu regeln.

Es fehlt jeder Anhaltspunkt, um aus Art. 4 eine gegentheilige Ansicht im Sinne des BR. bezüglich der dem Publikum günstigeren Bedingungen abzuleiten. Unseres Erachtens muß das intl. Uebk., um seinem Zwecke der Rechtseinheit zu entsprechen, stricte interpretirt werden, namentlich aber müssen sich Ausnahmen auf ausdrückliche Bestimmungen stützen. Für die Praxis hat die vorliegende, principiell wichtige Frage vielleicht keine so große unmittelbare Bedeutung; nur möge man besonders für den Proceßfall bedenken, daß die dem intl. Uebk. widersprechenden, also auch die günstigeren Transportbedingungen der Bahnen nichtig sind, d. h. weder für noch gegen dieselben geltend gemacht werden können.

Wie aus den Protokollen (II S. 77) zu entnehmen ist, hielt man es für selbstverständlich, daß der im Art. 4 ausgesprochene Grundsatz auch auf diejenigen Transportbedingungen anwendbar ist, welche in erlaubter Weise zwischen dem Absender und der Eisenbahn besonders vereinbart werden, z. B. hinsichtlich der Begleitung der Thiere und Fahrzeuge Art. 31 ꝛc. Solche Vereinbarungen sind übrigens nach intl. Uebk. nur in wenigen Fällen zulässig.

4. Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft; Annahme, Auflieferung und Beförderung der Güter.

Uebk. Art. 5.

Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im intl. Verkehre zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben *sofort* erfolgen kann. *Die für die Versandtstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.*

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transporte angenommen worden sind, *sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.*

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

HGB. Art. 422.

Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern

1. die Güter, an sich oder vermöge ihrer Verpackung, nach den Reglements, und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen;
2. der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft;
3. die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen, oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

BR. § 6 al. 1.

Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

[1]Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

(Eine dem al. 2 dieses Paragraphen analoge Bestimmung über die Zahlungsmittel fehlt im intl. Uebk.)

§ 55.

Annahme der Güter.

[1]Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht genügen.

[2]Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalt deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (vergl. § 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

Im österr.-ungar. BR. bildet § 55 nur ein Alinea.

§ 56.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

al. 5 und 6.

[5]In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihen-

folge der Auflieferung die Regel, und darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

[6] Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güterabfertigung constatirt werden kann.

Art. 5 ist, wie schon die Texte zeigen, im Wesentlichen dem Art. 422 des HGB. nachgebildet.

Die Transportpflicht, welche Art. 422 HGB. nur für die eigenen Strecken einer Bahn anordnet, ist durch § 46 der internen BR. auf alle Landesbahnen ausgedehnt und durch § 46 des Vereins-BR. von den Vereinsbahnen für das Vereinsgebiet freiwillig übernommen. Art. 5 bringt nun die Transportpflicht für alle Vertragsbahnen und zwar in einer mehr positiven Form zum Ausdruck.

Aus Art. 5 im Zusammenhalt mit Art. 1, aus der Transportpflicht jeder Vertragsbahn zur Beförderung directer intl. Eisbgtrpt. im Geltungsgebiet des intl. Uebk. ergiebt sich weiters das Princip der Zwangsgemeinschaft, die bereits im ersten Theil S. 20 ff., und im allgemeinen Theil dieses Abschnittes eingehender besprochen wurde. Wir werden auch hier noch auf die Zwangsgemeinschaft zurückkommen, vorläufig aber nur die Transportpflicht ins Auge fassen.

Die Voraussetzungen derselben sind im Art. 5, denen des Art. 422 HGB. P. 2 und 3 bezw. § 6 al. 1 BR. gleichartig.

Die erste Voraussetzung im Art. 5 entspricht dem P. 2 des Art. 422 HGB.; sie fordert die Unterwerfung des Absenders unter die Anordnungen des Uebk. Damit aber implicite die Unterwerfung unter die Transportvorschriften der Bahnen, welche ja durch Art. 4 kraft intl. Uebk. auch für intl. Eisbgtrpt. Geltung behalten, soweit sie dem Uebk. nicht widersprechen.

P. 2 des Art. 422 HGB. erwähnt nur die Unterwerfung des Absenders unter die erlaubten Transportbedingungen der Bahnen, weil die Unterwerfung des Publikum unter die staatlichen Gesetze und Verordnungen, wie HGB. und interne BR. selbstverständlich ist. Ueber die Bedeutung dieser ersten Voraussetzung der Transportpflicht für das Princip der absoluten Wirksamkeit vergl. oben S. 48.

Die zweite Voraussetzung in Art. 5, daß die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist, stimmt mit P. 3 des Art. 422 HGB. und § 6 BR. vollständig überein.

Die dritte Voraussetzung endlich, daß nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern, fehlt zwar, als selbstverständlich im Art. 422 HGB., findet sich aber im BR. § 6 al. 1.

Wir müssen daher alles Detail, wie z. B. die strittigen Begriffe der „regelmäßigen Transportmittel" und der „höheren Gewalt" als bekannt voraussetzen, bezw. diesfalls auf die Literatur des deutschen Frachtrechtes verweisen.

Die zwei weiteren Voraussetzungen der Transportpflicht im Art. 422 HGB. P. 1:

a) daß die Güter an sich oder

b) vermöge ihrer Verpackung zum Bahntransport sich eignen müssen, gelten auch nach intl. Uebk., wenngleich sie im Art. 5 nicht ausdrücklich angeführt sind.

Die *an sich* zum Bahntransporte nicht geeigneten Güter sind die „ausgeschlossenen Güter", wie wir sie in Art. 2 und 3 bezw. § 1 Ausf.-Best. kennen gelernt haben, wo bereits betont wurde, daß für solche Güter selbstverständlich keine Transportpflicht besteht.

Von der *Verpackung* der Güter handelt Art. 9. Wenn sich der Absender den Verpackungsvorschriften nicht unterwirft, so fehlt eben die erste Voraussetzung des Art. 5, d. i. die Unterwerfung des Absenders unter die Anordnungen des intl. Uebk., zu denen ja auch die Verpackungsvorschriften gehören, die deshalb in Art 5 nicht besonders hervorgehoben wurden. Gleiches

gilt bezüglich des Wegfallens der Transportpflicht, wenn der Absender z. B. die Fracht für francaturpflichtige Güter (Art. 12) nicht bezahlen wollte rc., kurz sich den Anordnungen des Uebk. nicht fügt.

al. 2 des Art. 5 betrifft die Pflicht der Bahnen zur Annahme der Güter, hinsichtlich welcher die Transportpflicht, d. i. die Pflicht zur Beförderung besteht.

Der erste Satz dieses al. zeigt volle Uebereinstimmung mit al. 2 des Art. 422 HGB. bezw. al. 1 des § 55 BR. Die Eisenbahnen sind nach intl. Uebk. zur Annahme der Güter nur verpflichtet, sofern die Beförderung derselben „sofort" erfolgen kann.

Die Frage nach der Verpflichtung der Bahnen zur vorläufigen Verwahrung von Gütern, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, bekannt unter dem Schlagworte der „Uebernahme bis zur thunlichen Verladung", ist im Art. 5 nicht einheitlich geregelt.

Im zweiten Satze des al. 2 begegnet uns ein Hinweis auf die für die Versandtstation geltenden verschiedenartigen internen Vorschriften, welche kraft intl. Uebk. auch auf intl. Eisbgtrpt. Anwendung zu finden haben (vergl. erster Theil, S. 28 ff.).

Für die Vertragsbahnen in Oesterreich-Ungarn und Deutschland bezw. des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen bleibt demzufolge al. 2 des § 55 BR., betreffend die Uebernahme bis zur thunlichen Verladung, auch rücksichtlich der intl. Eisbgtrpt. in Wirksamkeit.

Die Bestimmungen des § 56 BR. al. 1, 2 und 3 wegen Beschränkung der Annahme der Güter auf die Expeditionszeiten und nur bedingungsweiser Annahme an Sonn- und Festtagen finden wir im Uebk. nicht.

Auch diese Bestimmungen bleiben in unveränderter Wirksamkeit, aber nicht kraft, sondern mangels einer Anordnung des Uebk. Es handelt sich da um Anordnungen, die zu sehr von den localen Verhältnissen bedingt sind. Ueberdies gehören die Gesetze, betreffend die Sonntagsruhe, zu den selbständigen staatlichen Verfügungen, welche durch das intl. Uebk. nicht alterirt

werden dürfen und eventuell als höhere Gewalt der Güteraufnahme entgegen stehen. Im § 6 Ausf.-Best. ist bei Berechnung der Lieferfrist der Sonntage gedacht, doch kann hierdurch ein Conflict mit den staatlichen Gesetzen nicht herbeigeführt werden, wie dies der Fall sein würde, wenn z. B. über die Annahme der Güter am Sonntag Anordnungen getroffen wären, welche eine dem staatlichen Gesetze widersprechende Manipulation erfordern könnten.

al. 3 des Art. 5 ist wieder dem al. 3 des Art. 422 HGB. bezw. dem ersten Satz des al. 5 § 56 BR. nachgebildet und enthält das Verbot der Begünstigung bei der Beförderung der Güter außerhalb der Reihenfolge ihrer Auflieferung außer in den als zuläßig bezeichneten Ausnahmsfällen. Die Bahn muß jedoch jeweilig das Vorhandensein und den zwingenden Charakter der Ausnahmsgründe beweisen.

al. 4 des Art 5 endlich, eine fast wörtliche Wiederholung des al. 4 Art. 422 HGB. bezw. des zweiten Satzes des al. 4 § 56 BR., giebt die Sanction für die Verletzung der den Bahnen im Art. 5 auferlegten Pflichten durch Gewährung des Ersatzanspruches an die hierdurch zu Schaden kommenden Frachtgeber.

Wenn wir uns nun wieder der Zwangsgemeinschaft zuwenden, so erübrigt uns in diesem Abschnitt nur noch, jene Bestimmungen näher kennen zu lernen, welche im Art. 23 zum finanziellen Schutze der Vertragsbahnen gegen gewisse Folgen der Zwangsgemeinschaft aufgestellt wurden. Sie bilden den Gegenstand der folgenden Unterabtheilung dieses Abschnittes.

5. Die Frachtforderungen der Vertragsbahnen. Rechtsschutz derselben und des rollenden Materials gegen Arrestlegung und Pfändung.

Uebk. Art. 23.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufgabe oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den betheiligten Bahnen

den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Conto-Corrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem intl. Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem andern Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämmtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörigen Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines andern Staates als desjenigen, welchem

die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

Die ökonomisch bedeutsamste Folge der Zwangsgemeinschaft ist es, daß jede Vertragsbahn das Transportgut an die nächste Vertragsbahn, auch wenn sie mit dieser sonst in keinerlei Verkehrsbeziehungen steht, zur Weiterbeförderung übergeben muß, ohne bezüglich ihrer fälligen Frachtforderung befriedigt oder auch nur sichergestellt zu sein. Solange sie das Gut inne hat, steht ihr an diesem für ihre Frachtforderungen auch nach intl. Uebk. ein Pfandrecht zu; mit dem Gute geht aber zugleich letzteres an die folgende Bahn über. Diesen Umstand erwähnen wir hier auch deshalb, um die Stellung des Art. 23 im Uebk. zu erklären, wo er sich unmittelbar an die das Pfandrecht betreffenden Art. 21 und 22, mittelbar an Art. 20 anschließt, der von der Einziehung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen handelt und der abliefernden Bahn, wie Art. 410 HGB. die Pflicht auferlegt, bei Ausfolgung des Gutes auch die Forderungen der Vorbahnen einzuziehen.

Mit dieser Pflicht der abliefernden Bahn wäre jedoch den Vorbahnen noch nicht viel geholfen, denen es darum zu thun ist, ihre Antheile auch bezahlt zu erhalten.

Das HGB. hat sich mit der Frage, wie die Frachtführer bezw. Bahnen ihre Forderungen untereinander ausgleichen, nicht befaßt, und auch in den BR., welche nur die Rechtsverhältnisse zwischen den Bahnen und dem Publikum regeln, ist hierüber nichts zu finden. So fehlten bisher auch in den einzelnen Vertragsstaaten besondere gesetzliche Bestimmungen über diese Frage, deren Lösung man mit Recht den Vereinbarungen der Eisenbahnen überließ, die ihr gegenseitiges Interesse gewiß selbst am besten zu wahren verstehen.

Die Zwangsgemeinschaft, die bisher nur unter den Bahnen eines Staatsgebietes bestand, nöthigte diese zu gemeinsamen Vereinbarungen über ihre gegenseitigen Rechtsverhältnisse, darunter auch über die Abrechnung und Ausgleichung ihrer Forderungen. Im intl. Verkehr konnten bisher die Bahnen bei dem Mangel einer Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft nicht in die Lage kommen, mit andern Bahnen in Rechtsbeziehungen zu treten, wenn sie mit denselben nicht diesbezügliche Vereinbarungen getroffen hatten.

Die intl. Eisbgtrpte. bewegten sich bisher nur innerhalb der Eisenbahn-Vereine, -Verbände und -Verkehre, für welche die gegenseitigen Rechtsverhältnisse auch bezüglich der hier in Rede stehenden Forderungen im Voraus geordnet waren.

Durch die vom intl. Uebk. geschaffene Zwangsgemeinschaft ändert sich aber dieser Rechtszustand, und das intl. Uebk., welches die Vertragsbahnen zur Verkehrsgemeinschaft zwingt, muß daher auch dafür Sorge tragen, daß die aus solchen Verkehren entstehenden wichtigeren Rechtsverhältnisse eine Regelung und die Bahnen einen Rechtsschutz finden.

Diesem Zwecke dienen, insofern es sich um die Ausgleichung der Frachtforderungen handelt, die drei ersten al. des Art. 23.

Es sind frachtrechtliche Normen, zumeist, wie schon die Textierung z. B. des P. 3 zeigt, dispositiver Natur, d. h. nur in Ermangelung besonderer Vereinbarungen anzuwenden, überdies der Ergänzung durch solche sehr bedürftig, denn die Sicherheit, die in den drei ersten al. des Art. 23 für die Frachtforderungen geboten wird, ist keine große. Die Bahnen haben weder das Recht, das Gut bis zur Bezahlung ihrer Forderungen zurückzubehalten, noch können sie die Bezahlung früher verlangen, als bis die Fracht thatsächlich eingegangen ist (al. 1).

Die Baarzahlung kann daher von den einzelnen Transportbahnen nur bei Francosendungen sofort beansprucht werden. Bei Sendung mit überwiesenen Gebühren, und diese bilden wohl die Mehrzahl, müssen die Vertragsbahnen bis zur Ablieferung des Gutes auf die Bezahlung ihrer Frachtantheile warten.

Dafür haben sie nach der Ablieferung auch dann ihren Zahlungsanspruch, wenn die Ablieferungsbahn das Gut ohne Einziehung der Gebühren ausgefolgt hat, in welchem Falle diese gemäß al. 2 ähnlich wie nach Art. 412 HGB. für die Bezahlung der Frachtantheile der Vorbahnen verantwortlich ist, wobei ihr natürlich der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes vorbehalten bleibt.

Da die Bahnen bei Sendungen mit überwiesenen Gebühren ihre Frachtforderungen nicht gleich bezahlt erhalten, so gestattet ihnen al. 3, die nächstfolgende Bahn bei Uebergabe des Gutes sofort im Conto-Corrent mit ihren Forderungen zu belasten, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben. Der endgültige Ausgleich kann jedoch erst nach der Ablieferung erfolgen, und den Vorbahnen ist sohin insolventen oder in der Zahlung saumseligen Bahnen gegenüber auch mit al. 3 des Art. 23 wenig gedient, da sie doch zur Creditirung ihrer Gebühren gezwungen sind.

Es ist daher vorauszusehen und auch schon in den Protokollen (II, 43) angenommen, „daß die Vertragsbahnen ehestens einheitliche Bestimmungen über die Abrechnung und Bezahlung der Vorschüsse vereinbaren und die bestehenden Schwierigkeiten in ihrem eigenen Interesse in der möglichst besten Weise lösen werden.“

Die Eintreibung fälliger Forderungen kann natürlich im Gerichtswege erfolgen; doch ist auch das Centralamt, wie schon erwähnt, berufen, die finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Bahnen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern, wovon wir im dritten Theile das Nähere erfahren werden.

In Bezug auf die Sicherung und Einbringung ihrer aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Forderungen sind die Vertragsbahnen auch künftig wohl vorzugsweise auf die Selbsthilfe angewiesen.

Die Creditirung der Frachten ꝛc. an auswärtige Bahnen bringt aber noch eine weitere Gefahr mit sich, gegen welche sich

die Bahnen selbst nicht schützen können, und welche darin besteht, daß ihre Forderungen im Auslande und nach ausländischem Recht mit Execution verfolgt werden könnten.

In dieser Gefahr schweben alle Bahnen auch jetzt, welche an intl. Verkehren theilnehmen; doch ist diese Theilnahme eben eine freiwillige; nach intl. Uebk. entstehen aber den Bahnen zu Folge der Zwangsgemeinschaft ohne, ja gegen ihren Willen, Forderungen im Auslande, und es erschien daher als ein Gebot der Billigkeit, diesen Forderungen der Bahnen, die materiell ohnedies wenig Garantien genießen, wenigstens einen Rechtsschutz gegen Executionsführung im Auslande zu gewähren.

Diesen Zweck verfolgt al. 4 des Art. 23; sein Inhalt ist nicht mehr frachtrechtlicher, sondern völkerrechtlicher Natur und eher dem intl. Proceßrecht einzureihen. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser erst durch das intl. Uebk. geschaffenen Neuerung lassen wir hier zur weiteren Erläuterung den dieselbe begründenden Commissionsbericht (Protokolle III, S. 48) sprechen:

„Die Bestimmung des vorletzten Absatzes des Art. 23 ist zu betrachten als eine Consequenz der den Eisenbahnen auferlegten Verpflichtung, Gläubiger auswärtiger Bahnen zu werden. Es scheint gerecht, die hieraus entspringenden Forderungen gegen Arreste und Execution wegen nicht aus dem intl. Transporte herrührender Forderungen zu schützen. Dieses Princip wird noch gerechtfertigt durch die Erwägung, daß die forderungsberechtigte Eisenbahn zu Folge einer durch das intl. Uebk. ihr auferlegten Verpflichtung ihrem natürlichen Richter nicht entzogen werden soll. Die Commission ist aber der Ansicht, daß das Verbot solche Forderungen mit Arrest oder Execution zu belegen, nicht absolut sein soll. Dritte sollen allenfalls das Recht haben, die Eisenbahn *vor ihrem natürlichen Richter* zu belangen, und wenn sie von diesem Richter ein Erkenntnis erlangt haben, soll dieses (selbstverständlich nach Maßgabe der Landesgesetze) vollstreckbar sein."

Wenn also z. B. einer österreichischen Bahn Forderungen

aus intl. Eisbgtrpt. an russische Bahnen zustehen, so können diese Forderungen nur auf Grund eines Erkenntnisses eines österreichischen Gerichtes mit Arrest belegt oder gepfändet werden; ein russischer oder sonstiger ausländischer Richter kann die Execution auf diese Forderung rechtsgültig nicht verfügen.

Aehnliche Gesichtspunkte waren für einen gleichen intl. Rechtsschutz des rollenden Materiales der Eisenbahnen sammt Zugehör maßgebend.

Wenn die Bahnen auch nicht juristisch verpflichtet sind, ihr rollendes Material sammt Zugehör, als Wagendecken, Vorsteckhölzer, Ketten 2c., in das Ausland austreten zu lassen, so erscheint doch eine jeweilige Umladung der Güter an der Grenze aus betriebstechnischen und ökonomischen Rücksichten geradezu unmöglich. Diesem Umstand mußte man Rechnung tragen, und so entstand das letzte al. des Art. 23, welches mit dem vorletzten al. in principiellem, mit den drei ersten al. aber in gar keinem andern sachlichen Zusammenhange steht, als daß es auch eine Consequenz der Zwangsgemeinschaft vorstellt.

Nach intl. Uebk. kann also z. B. das rollende Material einer österreichischen Eisenbahn im Auslande nur auf Grund des Erkenntnisses eines österreichischen Richters mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Der in Art. 23 gewährte intl. Rechtsschutz des rollenden Materiales ist keine absolute Neuerung. Aehnliche Bestimmungen gelten im Verkehr zwischen Oesterreich und Deutschland seit 1886 auf Grund der Reciprocität (vergl. das deutsche Reichsgesetz vom 10. April 1886 und die österreichische Verordnung vom 19. September 1886).

Im Einzelnen wäre noch zu bemerken, daß in al. 4 unter „den aus dem intl. Transporte herrührenden Forderungen" nicht nur die Abrechnungsforderungen im Sinne des al. 3 zu verstehen sind, sondern auch Rückgriffsforderungen wegen geleisteter Ersätze, Forderungen der dem Absender ausbezahlten Baarvorschüsse 2c.

Hingegen steht al. 4 der Arrestlegung oder Pfändung einer

nach Eingang zu bezahlenden Nachnahmeforderung des Absenders, wenngleich diese auch auf dem Gute haftet und von der Bahn eingezogen wird, nicht entgegen, da nur die eigenen Forderungen der Bahn den intl. Rechtsschutz genießen.

Ebenso bezieht sich al. 5 nur auf Bahneigenthum, nicht auf Eisenbahnfahrzeuge von Privatunternehmern oder selbst öffentlicher Institute, z. B. Leihwagen, Specialwagen für bestimmte Transporte einer Fabrik rc., oder Sanitätswagen rc., auch wenn sie, wie dies zumeist der Fall, sozusagen in den Fahrpark einer Bahn eingestellt sind, ebenso nicht auf die Transportzwecken dienenden, in den Fahrzeugen sich befindenden beweglichen Gegenstände, wenn sie nicht Bahneigenthum sind, z. B. Wagendecken von Privatparteien rc.

Alle diese Fahrzeuge und Gegenstände können auch künftig im Ausland unbedingt mit Execution verfolgt werden, aber selbstverständlich nur bezüglich der Forderungen gegen die wirklichen Eigenthümer.

II. Abschluß des internationalen Frachtvertrages; Form und Inhalt desselben.

Uebk. Art. 6—14.
Ausf.Bst. §§ 2—6, Anl. 2 u. 3.
Schlußpt. P. II.

HGB. Art. 391, 392, 393, 394, 422.
BR. §§ 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57.

Ein jeder Gütertransport im Sinne des Eisenbahnfrachtrechtes setzt einen Frachtvertrag voraus. Das HGB. schreibt eine bestimmte Form des Frachtvertragsabschlusses nicht vor, sondern berechtigt nur den Frachtführer, die Ausfertigung eines Frachtbriefes zu verlangen; hingegen erklären die §§ 49 und 50 des BR. den Frachtbrief, und zwar nach einem bestimmten Formulare, für Eisenbahnfrachtverträge als obligatorisch und normiren die Form des Vertragsabschlusses.

Ein Gleiches thut das intl. Uebk. Schon im Art. 1 fanden wir unter den Voraussetzungen seiner Geltung den durchgehenden Frachtbrief, dessen Form und Inhalt in Art. 6 und § 2 der

Ausf.Bst. festgesetzt wird. Es wäre bei der absoluten Wirksamkeit des intl. Uebk. gar nicht erst nöthig gewesen, in Art. 6 die Ausstellung anderer Urkunden anstatt eines vorschriftsmäßigen Frachtbriefes ausdrücklich für unzulässig zu erklären. Es ergiebt sich dies schon ebenso aus Art. 1, wie die Unzulässigkeit eines intl. Eisenbahnfrachtvertrages ohne Frachtbrief, vergl. S. 53 bei Art. 1.

Die in diesem Abschnitt zusammengefaßten Bestimmungen des intl. Uebk. betreffen nun den Abschluß des intl. Frachtvertrages, mit welchem Ausdruck wir fortan einen Frachtvertrag im Sinne des intl. Uebk. bezeichnen wollen.

In der Anordnung des Stoffes folgt das Uebk. mit einigen Abweichungen dem BR. Das natürliche System des Uebk. ist dabei Folgendes.

Die Grundlage eines jeden intl. Frachtvertrages, zu dessen Abschluß die Vertragsbahnen gemäß Art. 5 unter bestimmten Voraussetzungen verpflichtet sind, bildet der obligatorische Frachtbrief, dessen Form und Inhalt Art. 6 vorschreibt.

Wegen der Wichtigkeit des Frachtbriefes für den Frachtvertrag und alle Rechtsfolgen trifft den Versender die Verantwortung für die Angaben des Frachtbriefes (Art. 7). Dagegen erhält dieser durch den Vertragsabschluß (Art. 8) Beweiskraft bezüglich Abschluß und Inhalt des intl. Frachtvertrages.

Von dem für den Frachtvertrag und die Rechtsfolgen maßgebenden, schon beim Vertragsabschluß zu berücksichtigenden Verhältnisse werden einzelnen besondere Artikel gewidmet, und zwar in der Reihenfolge, in welcher sie in Art. 6 unter den erforderlichen Frachtbriefangaben aufgeführt sind.

So entspricht Art. 9 betreffend die Verpackung der lit. d,

Art. 10 betreffend die Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften der lit. h,

die Art. 11 und 12 betreffend die Berechnung und Zahlung der Fracht der lit. i,

Art. 13 betreffend die Nachnahme der lit. k,

Art 14 betreffend die Lieferzeit der lit. l des Art. 6.

Die zwar schon bei dem Vertragsabschluß zu beachtenden, aber nur für die eventuellen Haftungsfragen maßgebenden Umstände, z. B. der Verladung, der Begleitung ꝛc. werden im Uebk. im Zusammenhange mit den Haftungsnormen behandelt, und werden wir dieselben daher erst später kennen lernen.

Die in diesem Abschnitt zu erörternden Bestimmungen schließen sich wohl im großen Ganzen an die einschlägigen deutschrechtlichen Vorschriften an; trotzdem enthält doch jeder Art. zahlreiche, oft namhafte Aenderungen bezw. Neuerungen, von denen die vier wichtigsten schon in diesen allgemeinen Bemerkungen hervorgehoben werden sollen.

Neu gegenüber dem österr. und dem Vereins-BR., aber auch abweichend von dem deutschen BR. ist die in Art. 6 den Bahnen gewährte Berechtigung, unter gewissen Voraussetzungen den vom Absender vorgeschriebenen Transportweg abzuändern. Hieran knüpfen sich, wie wir sehen werden, durch Collision mit den Verfügungsrechten des Absenders theoretisch wichtige Consequenzen, die jedoch in der Praxis weniger zur Geltung gelangen dürften.

Hingegen ist die zweite Neuerung, der durch Art. 8 für obligatorisch erklärte Duplicatfrachtbrief, auch von großer praktischer Bedeutung, da derselbe bei der Verfügung über das Gut (Art. 15) und bei der Klagslegitimation (Art. 26) eine große Rolle spielt.

Von praktisch einschneidender Wirkung sind weiters die den deutschrechtlichen geradezu entgegengesetzten Bestimmungen des Art. 10 über die Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften. Den Bahnen des Vereinsgebietes wird hierdurch eine neue Last aufgebürdet, indem sie selbst zur Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften unterwegs mit der Verantwortlichkeit eines Commissionärs verpflichtet sind.

Endlich ist zu bemerken, daß im Art. 12 für Forderungen der sog. Plus- und Minusmängel d. i. Partei- oder Bahnguthaben aus irriger Frachtberechnung die Verjährungsfrist auf ein Jahr vom Tage der Frachtzahlung an abgekürzt wird,

wodurch die Bahnen und das Publikum vor allzu verspäteten Nachforderungen verschont werden und sich die Bahnen des Ballastes der Verrechnungsdocumente früher entledigen können als bisher; dafür werden freilich die Einnahmecontrolen noch etwas schärfer arbeiten müssen.

In den Art. 6 bis 14 findet sich auch wiederholt der Hinweis auf interne Vorschriften, also keine einheitliche Regelung.

1. Frachtbrief.

Uebk. Art. 6.

[1]Jede intl. Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a) Ort und Tag der Ausstellung;
b) die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn;
c) die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Art. 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
f) die Angabe des declarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
g) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
h) das genaue Verzeichniß der für

HGB. Art. 392.

Der Frachtbrief enthält:

1. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;
2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;
3. den Namen des Absenders;
4. den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll;
5. den Ort der Ablieferung;
6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;
7. den Ort und Tag der Ausstellung;
8. die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung getroffen haben.

BR. § 50.

Frachtbriefe.

Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:

1. [1]Für die laut § 48 Lit. B nur

die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;

i) den Francaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Francatur-Vorschusses (Art. 12, Abs. 3);

k) die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);

l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird, als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbriefe bezeichneten Weg benutzt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als

bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuer-Controle stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

[2] Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

[3] Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

2. (al. 1 bis 3 gehören zu Art. 8,)

al. 4.

[4] Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

3. [1] In dem Frachtbriefe sind Ort und Datum der Ausstellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Kolli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vor-

sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre.

m) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes es gestatten.

[2]Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

[3]Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthaft erklärt sind.

[4]Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbriefe die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

[2]Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, bezw. gestempelte Zeichnung seines Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

[3]Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbriefe neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben, und muß dieser von Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandtexpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmäßigsten erscheint[1].

4. (gehört zu Art. 7.)
5. (zu Art. 8.)
6. (gehört zu §§ 61 und 65 BR., bezw. Art. 19 und Art. 30 des Uebk.)
7. [1]Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen B und C vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

[2]Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Ueber-

---

[1] In dem „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands" hat der Absatz 3 der Ziffer 3 folgende Fassung:

„Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben. Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen. Letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet."

weis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandtstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplicat.

Ausf.Bst. § 2.

(Zu Art. 6 des Uebk.)

Zur Aufstellung des intl. Frachtbriefes sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Controlstempel einer Bahn oder eines Bahncomplexes des Versandtlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur einstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Stempelung Seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Tarif festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zweck vorgelegt werden.

[8] Es ist gestattet, auf die Rückseite des Frachtbriefes, ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes, die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

8. An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen als giltig anzuerkennen.
9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dies Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dies Reglement für statthaft erklärt worden sind.

§ 54 al. 5 (bei Art. 13).

§ 56.

Auslieferung der Güter und Beförderung.

(al. 1 bis 3 fehlen im Uebk.)

al. 4.

[4] Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage C) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

wohl die handschriftliche, besondere Feststellung der für

hrere Gegenstände dürfen nur | vorzugsweise und schleunig befördert.

dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender, bezw. Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandtstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

Anlage 2 (siehe Beilage).

Gewöhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbriefe nach Anlage B aufzugeben.

(Anlage B siehe Beilage.)

(Anlage C „Eilfrachtbrief“ gleicht der Anlage B, nur ist sie auf rothem Papier gedruckt.)

al. 1 des Art. 6 bezeichnet die Angaben, welche der für jeden intl. Eisbgtrbt. obligatorische Frachtbrief enthalten soll bezw. enthalten kann. Das anzuwendende Formular des Frachtbriefes bildet die Anlage 2 zu § 2 der Ausf.Bst. und besteht aus dem Frachtbrief und dem, wie bereits erwähnt, gleichfalls obligatorischen Frachtbriefduplicat.

Wir wollen nun die einzelnen Angaben unter Berücksichtigung des Formulares betrachten. Jeder littera des Art. 6 al. 1 sind die correspondirenden Stellen des BR. in Klammer beigefügt.

lit. a (BR. § 50 P. 3 al. 1). Man hat hier, wie überhaupt im ganzen intl. Uebk. des russischen Kalenders (alten Styles) nicht besonders gedacht; in der Praxis wird man namentlich bei den für die Berechnung der Lieferzeit und gewisser Verjährungsfristen maßgebenden Datumstempeln der Versandt- und Empfangsbahn sowie der Transitbahnen auf die Kalenderdifferenzen sorgsam achten müssen.

Der Platz für die Angabe lit. a ist in der rechten unteren Ecke des Formulares.

lit. b. Diese neue, anscheinend überflüssige Angabe bezweckt wohl die handschriftliche, besondere Feststellung der für Streit-

fälle wichtigen Versandtbahn neben dem im Art. 8 (BR. § 49) vorgesehenen Expeditionsstempel der Versandtstation, welcher vergessen oder unleserlich werden könnte. Das Formular enthält rechts oben nur eine Linie für die vom Absender anzusetzende Versandtbahn. Für die besondere Angabe der Versandtstation ist im Formulare kein Platz vorgesehen; die Versandtstation wird daher doch nur aus dem vorgedachten Expeditionsstempel der links unten im Formulare anzusetzen ist, eventuell auch aus der Angabe lit. a zu entnehmen sein.

lit. c (BR. § 50 P. 3 al. 2). Einem praktischen Bedürfnisse entsprechend ist im Formulare des intl. Frachtbriefes die Adresse des Empfängers von der Angabe der Bestimmungsstation auch räumlich vollkommen getrennt, so daß eine bei dem Formulare des BR. mögliche Ungewißheit über den Bestimmungsort, als welcher auch nach intl. Uebk. die Bestimmungsstation allein zu gelten hat (Art. 16), nicht mehr vorkommen kann.

Im Adreßraume, oben in der Mitte des neuen Formulares, hat der Absender nur den Namen und die genaue Adresse des Empfängers (s. Anm. 1 im Formulare), hingegen in einer eigenen Rubrik rechts oben die Empfangsbahn und Empfangsstation (den Bestimmungsort) anzusetzen.

Den in Frankreich und Italien bestehenden Verhältnissen des durch das intl. Uebk. nicht einheitlich geregelten Ablieferungsverfahrens Rechnung tragend ist laut Anmerkung 1 des Formulares bei allen Sendungen nach diesen Ländern im Adreßraume anzugeben, ob sie auf den Bahnhof oder ins Haus zu liefern sind.

Bei Transporten nach Oesterreich oder Deutschland ist wie bisher nur die Bezeichnung der Bahnrestante-Sendungen als solcher nothwendig.

lit. d (BR. § 50 P. 3 al. 1). Hier werden die gleichen Angaben gefordert wie im BR., welches gleichfalls hinsichtlich der Zulässigkeit und Art der die Gewichtsangabe ersetzenden Bezeichnungen auf die besonderen Vorschriften der Versandtbahn hinweist. Für diese Angaben sind im neuen Formulare die gleichen Rubriken vorgesehen wie im Formulare des BR. Nach

welchem Gewichtsmaße die Gewichtsangaben zu erfolgen haben, ist zwar nirgends ausdrücklich gesagt. Da jedoch in der Rubrik „wirkliches Bruttogewicht“ das Wort „Kilogramm“ vorgedruckt ist und das Formular als Bestandtheil der Ausf.Bst. die gleiche Wirksamkeit wie das Uebk. besitzt, überdies in § 3 Ausf.Bst. und Anlage 1 immer nur von „Kilogramm“ die Rede ist, sollte unseres Erachtens das Gewicht stets, selbst dann, wenn es in einer anderen Einheit, z. B. russischen Pud, ermittelt wurde, in Kilogramm oder doch mindestens auch in Kilogramm angegeben werden.

Man hat eben das russische Gewicht ebenso, wie den russischen Kalender vergessen und bei der gleichen Zeit-, Gewichts- und Maßeinheit der übrigen Vertragsstaaten nur im § 11 Ausf.Bst., wie wir sehen werden, der verschiedenen Geldwährungen gedacht.

Von der in lit. d gedachten Verpackung handelt noch ausführlich Art. 9 (s. daselbst).

lit. e betrifft die neuen Eventualangaben der etwa anzuwendenden Specialtarife, mit welchen gewisse Rechtsfolgen in Bezug auf die Lieferfristverlängerung oder Haftungsminderung verknüpft sind, die wir erst bei Art. 14 bezw. 35 kennen lernen werden. Für dieses Verlangen des Absenders ist dieselbe Rubrik vorgesehen, wie für die sub lit. l erwähnte Routenvorschrift, und zwar rechts unterhalb des Adreßraumes.

lit. f. Auch dieser neuen Eventualangabe des declarirten Interesses an der Lieferung können wir erst im Abschnitt von der Haftung speciell bei den Art. 38 und 40 nähertreten.

lit. g (BR. § 56 al. 4). Wie nach BR. erfolgt die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei, nicht erst durch besondere Erklärung, sondern durch die Wahl des Formulares, welches für gewöhnliche Fracht auf weißem, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein muß und die Worte „gewöhnliche Fracht“ (Petite vitesse) bezw. „Eilfracht“ (Grande vitesse) bereits enthält. Die Folgen der Wahl des Formulares treffen den Ab-

sender, ebenso wie die der anderen Frachtbriefangaben (vergl. Art. 7).

lit. h (§ 51 Schlußalinea 1. Satz). Das Nähere über diese Eventualangabe folgt bei Art. 10. Für das Verzeichniß der in lit. h gedachten Begleitpapiere dient eine ähnliche Rubrik wie im Formulare des BR., die auch für andere Angaben bestimmt ist.

lit. i. Der eventuelle Francaturvermerk, für den sich auch im Formulare des BR. eine Rubrik findet, wird bei Art. 12 und

lit. k (BR. § 54 al. 5) betreffend die eventuellen Nachnahmen bei Art. 13 erläutert werden.

lit. l (§ 50 P. 3 al. 3 des Ver. BR., ebenso das österr. BR., anders das deutsche BR., s. Anm. im Text).

Nach österr. und Ver. BR. ist principiell dem Absender die Bestimmung des Transportweges vorbehalten und die Bahn an diese Vorschreibung unbedingt gebunden, dagegen bleibt nach deutschem BR. die Wahl des Transportweges ausschließlich dem Ermessen der Bahn überlassen, die allerdings die für die Partei günstigste Route wählen soll, während der Absender nur das Recht hat, die Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben.

Das intl. Uebk. hat sich weder dem einen noch dem andern Grundsatz angeschlossen, sondern eine neue Bestimmung geschaffen, die zwar auch gleich dem Ver. BR. dem Absender die Angabe des Transportweges zugesteht, die Bahnen jedoch unter dreifacher Bedingung ermächtigt trotz Routenvorschreibung seitens des Absenders einen anderen Transportweg zu benützen.

Durch die drei Bedingungen, daß 1) die Zollabfertigungsstelle unverändert bleibt, 2) die Fracht nicht erhöht und 3) die Lieferfrist nicht verlängert wird, hielt man das Interesse des Versenders hinreichend gewahrt, und wollte den Bahnen die beliebige Instradirung erleichtern, ohne so weit zugehen, wie es das deutsche BR. thut.

Diese Neuerung führt jedoch, wie bereits erwähnt, zu der weder im intl. Uebk. noch in den Protokollen völlig gelösten, theoretisch wichtigen Frage der Collision mit dem durch Art. 15

dem Absender gewährten Rechte, jedes Gut unterwegs anhalten zu dürfen. Wir müssen deren Erörterung aber bis zur Besprechung des Art. 15 im folgenden Abschnitt verschieben.

In der Praxis spielt die Routenvorschreibung heutzutage keine große Rolle, weil die directen, meist billigeren Tarife, in der Regel nur gegen Verzicht auf eine Routenvorschreibung im Frachtbrief beansprucht werden können. In Verkehren, für welche directe Tarife bestehen, werden daher Routenvorschriften wohl nur sehr selten vorkommen. Bei den durch das intl. Uebk. erst zu schaffenden Verkehren aber, für welche directe Tarife fehlen, wird kaum ein Bedürfniß der Bahnen vorliegen, den vorgeschriebenen Transportweg abzuändern.

Nach al. 2 der lit. l hat die Eisenbahn, wie nach BR. § 50 P. 3 al. 3 in Ermangelung der Angabe des Transportweges im Frachtbrief den Weg zu wählen, der ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Ein Unterschied besteht jedoch darin, daß diese Wahl nach BR. auf Gefahr des Absenders geschieht, die Bahn also höchstens für dolus (bösen Vorsatz) haftet, während das Uebk. diese Haftung noch auf grobes Verschulden (lata culpa) der Bahn ausdehnt. Für eine weitere Sorgfalt haftet die Bahn auch nach intl. Uebk. nicht.

Die bereits bei lit. e erwähnte Rubrik dient auch für die Aufnahme der Route. Aus der Ueberschrift: „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift", sowie aus dem Principe der lit. l ergiebt sich, daß der Versender nicht nur die in lit. e bezeichneten Specialtarife und den Transportweg, sondern auch eine sozusagen combinirte Routen- und Tarifvorschrift geben kann, z. B. bis N. in dem und dem Verkehr, ab N. im Localverkehr 2c.

lit. m (BR. § 50 P. 3 al. 2). Neu und praktisch ist das Erforderniß der Wohnungsangabe des Absenders nebst der im BR. allein verlangten Unterschrift, welche nach lit. m mit dem Namen oder der Firma zu erfolgen hat.

Rücksichtlich der Zulässigkeit einer gedruckten oder gestempelten Zeichnung des Absenders statt der Unterschrift (mit der Hand)

ist wieder auf die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes verwiesen.

In Oesterreich, Deutschland und dem Vereinsgebiete kann daher diese im BR. § 50 P. 3 al. 2 gestattete Art der Zeichnung des Absenders auch bei intl. Frachtbriefen Anwendung finden.

Das intl. Uebk. hat den Ausdruck des HGB. „Absender“ durchwegs für denjenigen, mit dessen Namen der Frachtbrief unterfertigt ist, beibehalten, nur in der Anlage 1 der Ausf. Bst. findet sich der vom BR. gebrauchte Ausdruck „Versender“.

Von den im Art. 6 al. 1 sub a bis m aufgezählten Angaben sind nur die Angaben a, b, c, d, g und m unbedingt für jeden intl. Frachtbrief erforderlich, die übrigen hängen von der jeweiligen besondern Gestaltung des Frachtvertrages ab.

Die Zahl der in einem intl. Frachtbrief zulässigen Angaben bezw. Erklärungen ist aber in lit. a bis m des al. 1 nicht erschöpft.

Es giebt noch verschiedene andere Erklärungen, die im intl. Frachtbrief gemäß al. 3 des Art. 6 Aufnahme finden dürfen, weil sie das intl. Uebk. für statthaft erklärt.

Wir wollen dieselben unter Hinweis auf die betreffenden Bestimmungen des intl. Uebk. hier vorläufig bloß aufzählen:

1. Das Einverständniß mit der Uebernahme bis zur thunlichen Verladung (kraft Art. 5 gilt BR. § 55).
2. Die Erklärung über Fehlen oder Mängel der Verpackung (Art. 9).
3. Erklärungen wegen der zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung (Art. 10).
4. Das Verlangen um bahnamtliche Nachwege oder Feststellung der Stückzahl (kraft Art. 7 gilt § 52 BR.).
5. Das Einverständniß mit der Verladung in offen gebauten Wagen (Art. 31 P. 1).
6. Erklärungen über das Auf- und Abladen (Art. 31 P. 3 bezw. § 67 P. 4 BR.).
7. Erklärungen über den Mangel der Begleitung gewisser Güter incl. Thiere (Art. 31 P. 6 bezw. § 67 P. 5 BR.).

Für diese Erklärungen ist dieselbe Rubrik bestimmt, in welche auch das ad lit. h angeführte Verzeichniß der Zolldocumente ꝛc. gehört. In der Rubriküberschrift ist nur der die zoll- und steueramtliche oder polizeiliche Behandlung betreffenden Erklärungen ausdrücklich gedacht. Die andern sind unter der Bezeichnung „sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen" zusammengefaßt. Diese Bezeichnung ist wörtlich, aber nicht mit Glück dem Formulare des BR. entlehnt, denn nach al. 3 des Art. 6 sind nur jene Erklärungen für zulässig erklärt, welche nach dem Uebk. statthaft sind; die Reglemente sind in al. 3 nicht erwähnt und können daher nur sofern in Betracht kommen, als das Uebk. auf dieselben ausdrücklich verweist, wie dies bei den sub 1., 4., 6. und 7. aufgezählten Erklärungen der Fall ist. Andere etwa nach den Reglementen oder deren Zusatzbestimmungen zulässige Erklärungen dürfen in dem intl. Frachtbriefe nicht vorkommen. So sind unsers Erachtens auch die im Art. 17 P. 1 des Uebk. zum Vereins-BR. und in den meisten Tarifen auf der Rückseite des Frachtbriefes gestatteten Vermerke, wie „von Sendung des N. N., zur Verfügung des N. N., zur Weiterbeförderung an N. N." mit dem Zusatze „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" nach intl. Uebk. unzulässig, zumal das neue Formular, dessen Rückseite für die Gebührennota und Uebergangsstempel vorbehalten ist, hierfür keinen passenden Raum bietet.

Dasselbe gilt hinsichtlich des im BR. § 50 P. 7 al. 3 gestatteten Abdruckes der Firma des Ausstellers auf der Rückseite des Frachtbriefes.

Alle bisher erwähnten zulässigen Angaben und Erklärungen im Frachtbriefe sind von dem Absender auszufüllen, sie bilden die Grundlage für den abzuschließenden Frachtvertrag und müssen gleichlautend auch im Frachtbriefduplicat wiederholt sein, in welchem sich die gleichen Rubriken finden. Der Frachtbrief dient aber auch für Eintragungen seitens der Bahn, für welche gemäß al. 4 des § 2 Ausf. Bst. die stark umrahmten Theile des Formulars bestimmt sind. Letztere haben weniger mit dem

Inhalt des Frachtvertrages zu thun, beziehen sich vielmehr auf den Vertragsabschluß, die Gütermanipulation, Frachtberechnung und Verrechnung, und können zum Theil erst während oder nach Beendigung des Transportes erfolgen. Die verschiedenen Eintragungen der Bahn in den Frachtbrief werden wir von Fall zu Fall kennen lernen. Im Frachtbriefduplicat wird sich von denselben nur der für den Vertragsabschluß wichtige Expeditionsstempel der Versandtstation (Art. 8), eventuell auch noch eine zweite Eintragung finden, die eine Neuerung des intl. Uebk. vorstellt. Es ist die Eintragung des Betrags der Francatur bezw. des Francaturvorschusses, für welche eine neue starke umrahmte Rubrik vorgesehen ist, die nicht mit dem separaten Francaturvermerk des Absenders verwechselt werden darf. Letzterer ist der Antrag des Absenders auf Frankirung der Gebühren, die Eintragung der Bahn hingegen bildet gleichsam eine Empfangsbestätigung für den gezahlten oder hinterlegten Betrag, namentlich wichtig im Frachtbriefduplicate, weil das intl. Uebk. als solches keine besonderen Aufgabsrecepisse kennt; im Originalfrachtbrief dient diese Eintragung überdies dazu, die Transportbahnen, insbesondere die Ablieferungsbahn, in authentischer Weise über die Thatsache und Höhe des Francaturvorschusses bezw. der geleisteten Francatur zu unterrichten, was unter Umständen auch nach Art. 23 al. 1 und 3 für die sofortige Auszahlung der Frachtforderungen der einzelnen Transportbahnen wichtig sein kann.

Alle andern Bahneintragungen werden auf dem Frachtbriefduplicate fehlen, dessen Formular deshalb auf der Rückseite gar keine Rubriken enthält.

Was nun die Ausfertigung der zulässigen Parteiangaben und Bahneintragungen im gedruckten Frachtbriefformulare betrifft, so ergiebt sich aus al. 2 des § 2 Ausf. Bst. im Zusammenhalt mit lit. m des Art. 6 und aus den Protokollen, überdies aus dem französischen Texte, daß sie nach Ansicht und Absicht der Redactoren stets handschriftlich (écrite à la main) erfolgen soll, insofern nicht ausdrücklich eine Ausnahme im

Uebk. gestattet ist, wie in lit. m des Art. 6 bezüglich der Unterschrift des Absenders und selbstverständlich bezüglich der diversen Stempel der Bahnen (was schon der Ausdruck „Stempel“ besagt).

Bei strenger Auslegung des intl. Uebk. wären die Vertragsbahnen berechtigt, ja vielleicht verpflichtet, die geschriebenen Ausfüllungen des Vordrucks (al. 2 § 2 Ausf. Bst.) zu verlangen, zumal in einigen Ländern, wie in Italien und Frankreich auf die Schriftlichkeit der Frachtdocumente ein großer Werth gelegt wird. Zum mindesten scheinen Vereinbarungen über die Zulässigkeit von intl. Frachtbriefen mit gedruckter Rubrikausfüllung, welche allerdings einem praktischen Bedürfnisse größerer Unternehmungen entspricht, deshalb erforderlich, weil andernfalls die Gefahr der Zurückweisung eines solchen Frachtbriefes seitens einer Hinterbahn besteht.

Weit wichtiger und von großer praktischer Tragweite ist die Frage, der wir uns nun zuwenden, die Sprachenfrage in Bezug auf den intl. Frachtbrief.

Was wir hierüber in al. 2 und 3 des § 2 Ausf. Bst. finden, ist praktisch unzureichend und der Ergänzung durch die Einführungsgesetze bezw. Vereinbarungen der Bahnen bedürftig.

al. 2 des § 2 Ausf. Bst. enthält das theoretisch am grünen Tisch ausreichende Princip: der Frachtbrief soll in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Trotz der anerkennenswerthen Nachgiebigkeit der Vertragsstaaten, in welchen keine der beiden Sprachen herrscht, sah man doch die praktische Undurchführbarkeit dieses Principes ein, da besonders für Rußland, Holland und Italien nicht angenommen werden konnte, daß jeder Absender und jeder Eisenbahnbeamte der deutschen oder französischen Sprache mächtig ist.

al. 3 will nun dadurch eine Abhilfe schaffen, daß es die Ausstellung des Frachtbriefes auch in der amtlichen Geschäftssprache des Landes der Versandtstation zuläßt, verlangt aber in diesem Falle eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache. Diese Bestimmung ist

nicht nur ihrem Wortlaut nach sehr unklar, sie hilft auch wenig gegenüber den bestehenden Schwierigkeiten.

Von dem fraglichen Begriff „amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation" wollen wir vorläufig ganz absehen, denselben vielmehr als etwas Feststehendes annehmen und uns denken, daß die amtliche Geschäftssprache eines Landes weder deutsch noch französisch ist. Nach al. 3 des § 2 Ausf. Bst. kann in diesem Falle der Frachtbrief, d. h. wie sich von selbst versteht und überdies aus al. 2 ergiebt: Vordruck und geschriebene Ausfüllung in jener amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden.

Wenn nun weiters in al. 3 nur die genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache gefordert wird, so könnte man ganz logisch zu dem Schluß gelangen, daß für den „Vordruck" die amtliche Geschäftssprache ausreicht. Zur Begründung könnte man sich außer auf den Wortlaut des al. 3 auch darauf stützen, daß die Uebereinstimmung des Vordruckes mit dem vorgeschriebenen Formulare hinreichend durch den Controlstempel der Bahn verbürgt ist, den al. 1 des § 2 Ausf. Bst. ähnlich wie BR. § 50 P. 7 al. 2 vorschreibt.

Diese Annahme wäre jedoch ganz im Widerspruch mit dem Geist des Gesetzes und mit al. 2 des § 2 Ausf.Bst., welches für jeden intl. Frachtbrief eines der beiden Originalformulare in deutscher oder französischer Sprache vorschreibt.

Unseres Erachtens muß daher auch in dem in Rede stehenden Falle der ganze Frachtbrief d. i. Vordruck und Ausfüllung außer in der amtlichen Geschäftssprache auch in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt sein, hierbei ist es zweifellos, daß für den Vordruck immer nur der deutsche oder französische Text des Formulares, Anlage 2 der Ausf. Bst., als Originaltext zu gelten hat.

Hingegen ist es nach al. 3 fraglich, welche Ausfüllung, ob die in der amtlichen Geschäftssprache oder die in deutscher bezw. französischer Sprache für den Frachtvertrag als maßgebend und verbindlich zu betrachten sei.

Wir stehen vor einer offenen Frage, die in al. 3 zu ent-

scheiden versäumt wurde. Durch künstliche Interpretation könnte man ebensogut aus der Befugniß, den Frachtbrief in der amtlichen Geschäftssprache auszustellen und aus dem Worte „Uebersetzung“ für die amtliche Geschäftssprache, als aus der Verpflichtung zur „genauen“ Uebersetzung in die deutsche oder französische Sprache für letztere die Verbindlichkeit ableiten.

In einer für die Praxis im Allgemeinen ausreichenden Weise dürfte sich die Frage aus der Verpflichtung zur „genauen Uebersetzung“ im Zusammenhalt mit Art. 7, welcher dem Absender die Folgen unrichtiger, ungenauer und ungenügender Angaben auferlegt, dahin lösen, daß der Absender auch alle zu seinen Ungunsten sich ergebenden Folgen der ungenauen Uebersetzung seiner Frachtbriefangaben zu tragen hat und die Bahn sich im Zweifel an die deutschen bezw. französischen Worte halten kann. Immerhin ist es theoretisch und für Streitfälle zweifelhaft, ob der Vertragsabschluß nicht doch bloß in der amtlichen Geschäftssprache erfolgt und ob daher die Bahn für die ungenaue Uebersetzung nicht eventuell mitverantwortlich ist.

Durch die Uebersetzungspflicht, die denjenigen Theil trifft, der die Ausfüllung oder Eintragung vornimmt, wird aber überhaupt der ganze Vortheil, den al. 3 gegenüber dem al. 2 bieten will, illusorisch, denn wer der deutschen oder französischen Sprache nicht mächtig ist, kann eben auch keine Uebersetzung in einer dieser Sprachen liefern, deshalb sagten wir früher, daß al. 3 den Schwierigkeiten der Sprachenfrage wenig abhilft. Namentlich ist es das Publikum, welches von der Uebersetzungspflicht hart betroffen ist, da die Mehrzahl der Frachtbriefangaben und Erklärungen von den Absendern auszufüllen ist, während sich die Bahneintragungen meist nur auf Datumstempel und Zahlen beschränken, die in allen Sprachen verständlich sind.

Es ergiebt sich übrigens auch aus den Protokollen, daß man mit Absicht den Versandtbahnen, welche durch den Vertragsabschluß für sich und die Hinterbahnen große Verpflichtungen eingehen, durch Gestattung der Ausstellung von intl. Frachtbriefen in der Landessprache den Vortheil zuwenden wollte,

den Inhalt des Frachtbriefes auch ohne Kenntniß der deutschen oder französischen Sprache entsprechend zu prüfen.

Von der Rücksicht auf die Empfindsamkeit des Publikums der verschiedenen Nationalitäten ist in den Protokollen nichts zu finden. Dieselben (III, S. 62) enthalten vielmehr zur authentischen Interpretation des Wortes „kann" in al. 3 des § 2 Ausf. Bst. die ausdrücklichen Erklärungen:

1. daß man nur den Staaten und den Eisenbahnverwaltungen, nicht aber dem Absender das Recht habe einräumen wollen, den Frachtbrief auch in der Landessprache zu redigiren, und
2. daß die Eisenbahnen von dem Absender einen in der Landessprache verfaßten Frachtbrief verlangen können.

Aus der ersten Erklärung, die sich namentlich auf den Vordruck bezieht, ergiebt sich zunächst, daß Formulare mit Vordruck in der Landessprache nur vom Staate, oder von den Eisenbahnen verfaßt bezw. aufgelegt werden können.

Aus dem Wortlaut dieser Erklärung ergiebt sich aber noch ein weiteres Argument für die Behauptung, daß der Vordruck stets auch den deutschen oder französischen Originaltext enthalten müsse, und zwar aus den Worten „auch in der Landessprache", das heißt soviel, als außer in einer der beiden Hauptsprachen auch in der Landessprache.

Die zweite Erklärung bezieht sich auf die Ausfüllung und will sagen, daß die Bahnen im Falle des al. 3, selbst wenn sich der Absender eines bloß deutschen oder französischen Formulares bedient, die Ausfüllung auch in der Landessprache verlangen können.

Die beiden Erklärungen erscheinen uns für mehrsprachige Staaten, so namentlich für Oesterreich-Ungarn, besonders wichtig, und zeigt sich in denselben schon die Unklarheit des Begriffes „amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation", welcher bereits mit dem nicht minder zweifelhaften Begriff „Landessprache" verwechselt ist. Freilich bestehen diese Zweifel und Unklarheiten vorzugsweise nur für Oesterreich.

Jedenfalls werden die Einführungsgesetze die Sprachenfrage des intl. Frachtbriefes, soweit es geht, im Sinne des intl. Uebk. ordnen müssen.

In Ungarn, wo ungarisch wirklich auch die amtliche Geschäftssprache des Landes ist, würde man vielleicht am liebsten eine französische Uebersetzung anordnen, um das odiose „Deutsch" zu vermeiden.

Wie man sich in Oesterreich den Begriff „amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandtstation" zurecht legen soll, überlassen wir der Regierung und dem Parlament. Nur soviel darf wohl noch erwartet werden, daß für die Uebersetzung aus der amtlichen Geschäftssprache des Landes der Versandtstation die deutsche Sprache als obligatorisch erklärt wird, um wenigstens den Chicanen tschechisch-französischer Frachtbriefe und dergl. vorzubeugen.

Eine Verpflichtung der Bahnen zur Uebersetzung des Frachtbriefinhaltes an den Landes- bezw. Sprachgrenzen ist im intl. Uebk. nicht nur nicht vorgesehen, aus den Protokollen geht vielmehr mit Klarheit hervor, daß man den Bahnen die Mühe und Verantwortlichkeit der Uebersetzung nicht aufbürden wollte.

Trotz dieser wohlmeinenden Absicht der Redactoren würden sich in der Praxis doch große Schwierigkeiten ergeben, wenn die Einführungsgesetze bezw. die Vereinbarungen der Bahnen nicht entsprechende Maßnahmen treffen, wie sie bereits jetzt in vielen Verkehren bestehen.

Man denke nur z. B. an eine Sendung, welche von Rußland nach Frankreich mit einem in russischer und französischer Sprache abgefaßten Frachtbrief befördert werden soll, von dem die Beamten der österreichischen und deutschen Transportbahnen vielleicht kein Wort verstehen; welche Schwierigkeit ergiebt sich da für die Manipulation, bei allfälligen Anständen rc.

Es sollten daher mangels anderer Vereinbarungen die eigenen Grenzstationen eines jeden Staates verpflichtet werden, die wichtigsten Frachtbriefangaben in die Landessprache zu übersetzen, um die Bahnen des eigenen Landes vor mißlichen Conse-

quenzen zu schützen. So viel über die erst zu lösende Sprachenfrage des intl. Frachtbriefes.

In Bezug auf die Form des letzteren wollen wir noch der wohl selbstverständlichen Bemerkung der Protokolle (III, S. 62) gedenken, daß der Ausdruck des al. 1 § 2 Ausf.Bst. „Formulare nach Maßgabe der Anlage 2" keineswegs mit den Worten „nach Maß" identisch sei, daß also auch ein kleineres Format, als das der Anlage 2 für den intl. Frachtbrief zulässig ist, was etwa durch die Rücksicht auf ärarische Stempelgebühren geboten sein kann.

Die ärarischen Stempelgebühren der Frachtbriefe sind Gegenstand der internen Gesetze und vom intl. Uebk. unberührt. al. 1 des § 2 Ausf.Bst. spricht nur von dem bereits erwähnten Controlstempel der Bahn.

Nach § 2 genügt der Controlstempel einer (selbstverständlich Vertrags-) Bahn oder eines Bahncomplexes von Vertragsbahnen des Versandtlandes, gleichviel, ob sie an dem Transport theilnehmen oder nicht, vergl. dagegen BR. § 50 P. 7 al. 2, dessen übrige Bestimmungen hinsichtlich der Kosten 2c. mangels anderweitiger Anordnung des intl. Uebk. auch fernerhin in Kraft bleiben.

Wenden wir uns nun dem al. 3 des Art. 6 zu (BR. § 50 P. 2 al. 4 und P. 9). Das Verbot der Aufnahme anderer als der durch das intl. Uebk. gestatteten Erklärungen in den Frachtbrief wurde bereits erörtert (S. 91), ebenso das Verbot der Ausstellung anderer Urkunden, anstatt des Frachtbriefes (S. 53 u. 79). Es erübrigt somit nur das Verbot der Beifügung anderer, als der durch das intl. Uebk. für statthaft erklärten Schriftstücke zum Frachtbrief.

Zu den gestatteten Frachtbriefbeilagen gehören:

1. Die Erklärung über das Fehlen oder die Mängel der Verpackung (nach Art. 9 und dem Formulare der Anlage 2 der Ausf.Bst.), nicht zu verwechseln mit der im Frachtbrief selbst zu wiederholenden gleichartigen Erklärung (Art. 9).

2. Die Begleitpapiere, betreffend die zoll- und steueramtliche oder polizeiliche Behandlung (Art. 10).
3. Selbstverständlich die Verrechnungsdocumente der Bahn, insbesondere die im Art. 11 geforderten Beweisstücke für Baarauslagen.

Alle andern Documente, als Reverse zu Gunsten der Bahn 2c., sind als Beilagen des Frachtbriefes unzulässig und dürfen von den Bahnen überhaupt weder verlangt noch angenommen werden.

al. 4 enthält eine Ausnahme, die vom intl. Uebk. jedoch nicht allgemein, sondern nur da gestattet wird, wo sie die Gesetze oder Reglemente des Versandtortes vorschreiben. Es handelt sich um den namentlich in Frankreich üblichen Gebrauch der Bahnen, von dem Absender außer dem Frachtbriefe eine Urkunde zu verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Bahn zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Das deutsche Frachtrecht kennt diese Urkunden nicht, deren Ausstellung die Bahnen Oesterreichs und Deutschlands also auch nach intl. Uebk. vorläufig nicht verlangen dürfen.

al. 5 entspricht gleichfalls einem französischen Gebrauch, der sich auch in andern Ländern findet und durch das intl. Uebk. allen Vertragsbahnen ohne Rücksicht auf die Landesgesetze und Reglemente freigestellt wird.

Es betrifft die sogenannten Stammhefte (souches), von welchen Frachtbrief und Frachtbriefduplicat losgetrennt werden, während die mit gleichen Nummern versehenen Stammhefte zum internen Gebrauch in der Versandtstation bleiben.

In Oesterreich und Deutschland sind derartige Stammhefte bisher nicht üblich.

Die drei letzten al. des § 2 Ausf.Bst., die sich auf den Inhalt des Frachtbriefes beziehen, stimmen mit den in BR. § 50 P. 1 enthaltenen Bestimmungen über das Erforderniß besonderer andere Gegenstände nicht umfassender Frachtbriefe für gewisse Güter vollständig überein.

Daß auch den bedingungsweise zugelassenen Gegenständen

solche besondere Frachtbriefe beizugeben sind, ist im al. 2 des § 1 Ausf.Bst. angeordnet und bereits oben S. 60 erwähnt.

In al. 6 des § 2 Ausf.Bst. läßt sich ein redactionelles Uebersehen constatiren, auf welches wir jedoch erst bei Art. 8, wo von dem Auf- und Abladen der Güter durch die Parteien die Rede ist, zurückkommen werden (S. 107).

Daß die Bahn einen der Form oder dem Inhalte nach vorschriftswidrigen Frachtbrief zurückweisen kann, ja zurückweisen muß, ergiebt sich aus den Voraussetzungen der Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft (Art. 5 P. 1 S. 66 ff.).

2. Haftung des Absenders für die Frachtbriefangaben. Conventionalstrafen.

Uebk. Art. 7.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu controliren, sind

BR. § 50.

P. 4. Frachtbriefe.

4. [1]Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

[2]Die Eisenbahnexpedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen, zu prüfen und verificiren zu lassen.

[3]Bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte, eine Conventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

die Gesetze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausf.Bst. festgesetzt wird.

Ausf.Bst. § 3.

(Zu Art. 7 des Uebk.)

Wenn die im § 1, Absatz 4 und in der Anlage 1, Nr. I bis XXXIV aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1, Nr. I bis XXXV gegebenen Sicherheits-Vorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

In allen anderen Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5 Percent übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbuße das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 48.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

C. Wer Gegenstände der unter Lit. A Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in Anlage D erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgiebt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandtstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Conventionalstrafe von 12 M.[1] zu erlegen, und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

(A und B dieses Paragraphen siehe bei Art. 2 und 3.)

§ 52.

Berechnung der Frachtgelder.

al. 7.[2]

[7] Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an

[1] In Oesterreich 6 Gulden.

[2] Im deutschen BR. hat al. 7 des § 52 folgende Fassung:

„Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Absendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Wagen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht, oder sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahnverwaltung zulässig ist, bis zu der an den Wagen vermerkten Tragfähigkeit beladen werden. Für Ueberlastung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben."

§ 11.

Die in den vorhergehenden Ausf.Bst. in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Conventionalstrafe erheben.

(§ 52 gehört im Uebrigen zu Art. 11.)

Wie nach deutschem Frachtrecht (BR. § 50 P. 4) haftet der Absender gemäß Art. 7 für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Frachtbriefangaben (al. 1) und ist die Bahn jederzeit zur Untersuchung des Gutes berechtigt (al. 2).

Das intl. Uebk. selbst giebt den Bahnen jedoch nur das Recht, die Uebereinstimmung des Inhaltes der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen, während es die Berechtigung der Bahnen zur Controle des Gewichtes oder der Stückzahl, ebenso wie die Verpflichtung der Bahnen zur Gewichts- oder Stückzahlermittlung von den Landesgesetzen und Reglementen abhängig macht, deren Bestimmungen kraft intl. Uebk. auch für intl. Transporte maßgebend sein sollen (al. 3).

Aber auch bezüglich der vom intl. Uebk. selbst für zulässig erklärten Inhaltscontrole, ist die Form nicht einheitlich geregelt. Art. 7 verweist bezüglich der Art der Inhaltsfeststellung auf die am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze und Reglemente, nur schreibt das intl. Uebk. selbst die gehörige Einladung des „Berechtigten" zur Prüfung des Inhaltes der Güter vor.

Diese Einladung des Berechtigten ist nur dann unerläßlich, wenn die Inhaltscontrole im Interesse der Bahn, z. B. aus Tarif- oder Manipulationsrücksichten stattfinden soll.

Erfolgt dagegen die Prüfung des Inhaltes auf Grund polizeilicher Maßregeln im öffentlichen Interesse, z. B. bei Vermuthung absolut ausgeschlossener Güter (s. Art. 2), so ist die Einladung des Berechtigten nicht erforderlich.

Diesen Bestimmungen lag die Absicht zu Grunde, den Bahnen das im Princip zugestandene Recht der jederzeitigen

Inhaltscontrole unterwegs zu erschweren, soweit es sich nur um Bahninteressen handelt, man wollte bewirken, daß solche Prüfungen des Inhaltes der Güter in der Regel bei der Aufnahme oder vor der Ablieferung erfolgen, in welchen Fällen die Parteien leichter zugezogen werden können, denen das Recht der Intervention, soweit nicht öffentliche Interessen in's Spiel kommen, unbedingt gewahrt werden sollte.

Der Unterschied zwischen dem Interesse der Bahn und dem öffentlichen Interesse ist in der Praxis aber oft ein so feiner, daß es den Bahnen nicht zu schwer sein dürfte, in manchen Fällen der Inhaltscontrole ein öffentliches Interesse vorzuschützen, um die Einladung des Berechtigten zu umgehen.

Der Ausdruck „Berechtigte" in al. 2 des Art. 7, dessen erstes al. nur von dem Absender handelt, wurde gewählt, um eventuell auch dem Empfänger das Recht der Intervention zu gewähren (§ 50 P. 4 al. 2 des BR. spricht in gleichem Sinne von der Gegenwart des Absenders oder Empfängers, oder deren Bevollmächtigten).

Der „Berechtigte" des Art. 7 ist nicht zu verwechseln mit dem „Verfügungsberechtigten", welcher Ausdruck hier absichtlich vermieden wurde, weil der Absender, der stets die event. Folgen der Inhaltscontrole zu tragen hat, auch dann zur Intervention berechtigt sein soll, wenn er aus Gründen des Art. 15 über das Gut nicht verfügen kann.

Aus den drei ersten al. des Art. 7 ergiebt sich nun für die Vertragsbahnen Oesterreichs und Deutschlands, bezw. des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen rücksichtlich des Rechtes bezw. der Pflicht zur Controlirung der das Gut betreffenden Frachtbriefangaben Folgendes:

Die Prüfung des Inhaltes kann ebensowenig nach intl. Uebk. als nach BR. von den Parteien verlangt werden, die Bahnen haben dem Publicum gegenüber nicht die Pflicht, sondern nur das Recht zur Prüfung des Inhaltes der Güter und zwar jederzeit. Erfolgt die Controle im Interesse der Bahn, so muß der Berechtigte zur Intervention eingeladen werden,

bei einer im öffentlichen Interesse vorzunehmenden Inhalts-controle ist die Einladung nicht nöthig.

In beiden Fällen sollen für das Feststellungsverfahren die bestehenden Normen maßgebend sein.

Mit der Inhaltscontrole befaßt sich BR. § 50 P. 4 al. 2, dessen Bestimmung, daß die Prüfung außer in Gegenwart des Absenders oder Empfängers, oder deren Bevollmächtigten, nöthigenfalles in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen erfolgen könne, nach intl. Uebk. nur dann zulässig erscheint, wenn die Prüfung im öffentlichen Interesse erfolgt; andernfalls ist die Einladung des Berechtigten durch Art. 7 obligatorisch.

Des Weiteren sagt aber § 50 P. 4 al. 2 über die Inhaltsprüfung nichts, als daß sie zu verificiren sei. Usancemäßig wird diese Verificirung meist auf dem Frachtbrief selbst oder mittelst besonderer Protokolle vorgenommen. Daran hat sich auch für intl. Eisbgtrpt. nichts zu ändern.

Ebenso bleiben bezüglich der Verpflichtung und des Rechtes der Bahnen zur Ermittlung bezw. Controle des Gewichtes und der Stückzahl die Bestimmungen des BR. § 52 al. 3 und 4 kraft Art. 7 unverändert in Wirksamkeit, weshalb sie auch nicht in den Text aufgenommen wurden.

Wie das deutsche Frachtrecht (BR. § 50 P. 4 al. 3), erkennt auch das intl. Uebk. den Bahnen bei unrichtigen Frachtbriefangaben eine civilrechtliche Conventionalstrafe zu.

Im Princip ist der „Frachtzuschlag" des Art. 7 al. 4 dasselbe, wie die „Conventionalstrafe" des BR. § 50 P. 4 al. 3.

Man hat nur den Ausdruck Conventionalstrafe vermieden, um jedem Mißverständniß, daß etwa eine Strafe im Sinne des Strafrechtes gemeint sei, vorzubeugen. Die strafgesetzlichen oder polizeilichen Folgen einer falschen Declaration sind den Landesgesetzen vorbehalten; das intl. Uebk. setzt nur die privatrechtlichen Folgen fest.

In der Durchführung des Principes der Conventionalstrafe weicht das intl. Uebk. in zweifacher Beziehung von dem deutschen Frachtrecht ab. Nach intl. Uebk. ist die Conventionalstrafe

1. nur bei unrichtiger Angabe des Inhaltes zulässig;
2. verfällt sie nicht zu Gunsten der entdeckenden Verwaltung, sondern bildet eine gemeinsame Einnahme der am Transport betheiligten Bahnen.

ad 1. Wie wir aus al. 2 und 3 ersehen haben, normirt das intl. Uebk. als solches bloß das Recht der Bahnen zur Prüfung des Inhaltes der Sendung, während es das Recht zur Gewichtscontrole im Principe nicht, sondern nur insoweit anerkennt, als es durch die Landesgesetze den Bahnen zugestanden ist. Es ist daher folgerichtig, daß das intl. Uebk. den Bahnen nur bei unrichtiger Inhaltsangabe eine Conventionalstrafe zuspricht, nicht aber auch bei der den Bahnen principiell nicht zuerkannten Ermittlung einer unrichtigen Gewichtsangabe, von welcher die gleich zu besprechende Wagenüberlastung wohl zu unterscheiden ist.

Aus al. 3 des Art. 7 kann das Recht der Vertragsbahnen zur Einhebung einer Conventionalstrafe bei falscher Gewichtsangabe, auch wenn dies die Landesgesetze (wie BR. § 50 P. 4 al. 3) gestatten, hinsichtlich intl. Eisbgtrpt. nicht abgeleitet werden.

Auch die Bahnen Oesterreichs und Deutschlands können bei unrichtiger Gewichtsangabe hinsichtlich intl. Transporte, nur die Frachtdifferenzen einheben, eventuell die strafrechtliche oder polizeiliche Verfolgung einleiten. Nach den Protokollen (II, S. 81 ff.) erscheint uns dies unzweifelhaft. Anders verhält es sich mit der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens.

Dieser Fall ist im BR. sachgemäß nicht in § 50, der die Frachtbriefangaben betrifft, sondern im letzten al. des § 52 bei der auf Grund der Gewichtsermittlung erfolgenden Frachtberechnung behandelt.

Das intl. Uebk., welches die Gewichtsermittlung selbst nicht regelt, wollte trotzdem die Wagenüberlastung wegen der Betriebsgefährlichkeit mit einer Conventionalstrafe belegen und hat sie, nicht sehr motivirt, in al. 4 des Art. 7 einbezogen. Besonders auffallend ist der Beisatz „sofern er (der Absender)

die Verwiegung nicht verlangt hat", der sich im BR. § 52 wohl als selbstverständlich nicht findet.

Art. 7 spricht hier ganz allgemein von einem Verlangen der Verwiegung, während in al. 3 die Pflicht der Bahn zur Nachwage nur bedingt, d. h. nach Maßgabe der Landesgesetze anerkannt wird.

Der scheinbare Widerspruch läßt sich dadurch erklären, daß das intl. Uebk. einerseits Wagenüberlastungen hintanhalten und den Bahnen deshalb eine Conventionalstrafe zuerkennen, andererseits aber den Absender eines Landes, in welchem die verlangte Nachwage nicht vorgenommen werden muß, gegen die Folgen der in einem andern Lande ermittelten Wagenüberlastung schützen wollte.

Das durch al. 4 dem Absender eines selbstverladenen Wagens gestattete Verlangen der Nachwage ist also insofern nur ein formelles, als es die Bahn zur Befolgung nur nach Maßgabe der Landesgesetze verpflichtet bezw. berechtigt; den Absender befreit es aber unbedingt von der Conventionalstrafe, wenn eine Wagenüberlastung ermittelt wird; selbstverständlich muß er aber die landesgesetzlichen Folgen seines Verlangens, also insbesondere die Entrichtung der Waggebühren tragen.

Was die Selbstverladung seitens des Absenders betrifft, so könnte man aus al. 4. des Art. 7 auch zu der Annahme gelangen, daß das intl. Uebk. als solches die Selbstverladung allgemein gestattet. Dem ist nicht so. Wie sich aus Art. 8 und einer Reihe anderer Bestimmungen ergiebt, sind nach intl. Uebk. für die Selbstverladung bezw. das Auf- oder Abladen durch die Parteien die Tarife oder besondere Vereinbarungen maßgebend, letztere nur insoweit sie in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangen, zulässig sind (das Nähere bei Art. 8).

Dem Umstande, daß die auch nach intl. Uebk. die Selbstverladung bedingenden Tarife und Vereinbarungen in al. 4 des Art. 7 nicht erwähnt wurden, liegt ebensowenig eine tiefere Bedeutung zu Grunde, wie dem Fehlen des Hinweises auf die besonderen Vereinbarungen mit dem Absender in al. 6 des § 2

Ausf.Bst., der nur von den nach den Reglementen von den Parteien auf= bezw. abzuladenden Gütern spricht (vergl. S. 85 u. 100).

Wir haben auf diese lediglich redactionellen Versehen nur zur Hintanhaltung von Mißverständnissen aufmerksam machen wollen.

ad 2. Während das BR. § 50 P. 4, insbesondere aber Art. 17 des Uebereinkommens zum Vereins-BR., die ganze Conventionalstrafe der entdeckenden Verwaltung zuspricht, ist der Frachtzuschlag nach Art. 7 al. 4 an alle am Transport betheiligten Bahnen zu zahlen. Praktisch erscheint dies unvortheilhaft, weil dadurch die von den meisten Bahnen den Entdeckern falscher Declarationen gewährte Prämie und damit ein Sporn zu erhöhter Aufmerksamkeit der Bediensteten entfällt oder doch bedeutend reducirt wird, und weil zur Erledigung von Reclamationen und Gesuchen um Nachsicht der Conventionalstrafe erst das Einverständniß aller Transportbahnen erforderlich ist.

Da es sich hier aber lediglich um ein Verhältniß der Bahnen unter einander handelt, so ist die Bestimmung des al. 4 über die Vertheilung des Frachtzuschlages doch nur als eine dispositive zu betrachten und steht den Vereinbarungen, durch welche die Transportbahnen zu Gunsten der entdeckenden Verwaltung auf ihre Antheile verzichten, nicht entgegen. Es wird daher die erwähnte Vereinbarung in Art. 17 des Uebereinkommens zum Vereins-BR. für intl. Transporte im Vereinsgebiete fortbestehen können und sollte von allen Vertragsbahnen acceptirt werden.

Die Höhe der beiden durch das intl. Uebk. gestatteten Conventionalstrafen wird durch § 3 Ausf. Bst. durchwegs einheitlich festgestellt und ist nicht mehr, wie nach BR., zum Theile den Tarifen überlassen.

Die in § 3 Ausf.Bst. angegebenen Beträge der hier „Taxzuschläge" genannten Conventionalstrafen sind nicht ausdrücklich als Maximalsätze bezeichnet, können aber doch nur als solche

betrachtet werden. Eine Herabsetzung derselben durch Reglemente und Tarife wäre nicht als dem intl. Uebk. widersprechend anzusehen, nur ist ein Einverständniß aller betheiligten Bahnen erforderlich, da die Conventionalstrafen des intl. Uebk. eben eine gemeinsame Einnahme derselben bilden.

al. 1 des § 3 Ausf.Bst. entspricht dem § 48 C des BR. und normirt den Taxzuschlag bei falscher Declaration der ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, sowie bei Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften der Anlage 1 der Ausf.Bst. mit 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm. Der im § 48 BR. enthaltene Zusatz „auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist", findet sich in al. 1 nicht, er wurde offenbar für selbstverständlich gehalten, zumal aus Art. 7 al. 4 hervorgeht, daß die Bezahlung der Frachtzuschläge unabhängig von dem Entstehen einer Fracht-Differenz oder eines Schadens durch die unrichtige Inhaltsdeclaration bezw. durch die Wagenüberlastung begründet ist.

Der Begriff „Brutto Kilogramm" wurde auch im intl. Uebk. nicht näher definirt.

In al. 1 ist die Conventionalstrafe eine fixe, von der Höhe der Fracht völlig unabhängige; ihr Betrag ist, wie alle andern in den Ausf.Bst. fixirten Geldbeträge (§ 6, Höchstbetrag der Nachnahme und § 9, Minimum der Prämie für die Declaration des Interesses an der Lieferung), in Franken ausgedrückt. Da die Frankenwährung aber nicht in allen Vertragsstaaten besteht, so wurde am Schlusse der Ausf.Bst. im § 11 die Bestimmung getroffen: daß die in den Ausf.Bst. in Franken ausgedrückten Summen in den vertragsschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen sind. Die Einführungsgesetze werden hierauf Rücksicht zu nehmen haben.

Nach al. 2 des § 3 Ausf.Bst. ist in allen andern, als den in al. 1 bezeichneten Fällen, für unrichtige Inhaltsangaben das Doppelte der Gesammtfracht als Taxzuschlag zu zahlen. Auch dieser Taxzuschlag ist von einer thatsächlichen oder beab-

sichtigten Frachtverkürzung oder einem Schaden nicht abhängig gemacht, es muß vielmehr, wie früher bemerkt, aus Art. 7 al. 4 geschlossen werden, daß der Taxzuschlag schon durch die unrichtige Declaration verwirkt ist.

Das Gegentheil läßt sich auch aus dem BR. § 50 P. 4 al. 3 nicht ableiten. Die besonderen Vorschriften der Bahnen, denen das Ausmaß der Conventionalstrafe für diesen Fall vorbehalten ist, haben jedoch, bis auf die österreichisch-ungarischen Bahnen, eine mildere Praxis und eine weit geringere Conventionalstrafe als die des intl. Uebk. eingeführt. So wird im Vereinsgebiete bei unrichtiger Angabe des Inhaltes nur das Doppelte der verkürzten Fracht für die ganze Transportstrecke als Conventionalstrafe erhoben. Auf den deutschen und niederländischen Bahnen ist bei falscher Declaration des Inhaltes, ohne daß dadurch eine Frachtentziehung eintritt (abgesehen von den Fällen des § 48), per Frachtbrief eine Conventionalstrafe von 1 Mark vorgeschrieben. Im österreichisch-ungarischen Verkehr beträgt die Conventionalstrafe für unrichtige Inhaltsangabe schon jetzt das Doppelte der ganzen Fracht, in minimo 3 Gulden. Ob und inwieweit die Vertragsbahnen mildere Bestimmungen hinsichtlich der Höhe der Taxzuschläge vereinbaren können, wurde bereits früher erörtert. Eventuell ist der Praxis bezw. dem Richter durch Interpretation des Wortes „unrichtige" Inhaltsangabe ein Mittel gegen allzuharte Anwendung des § 3 Ausf.Bst. gegeben. Zu einer unrichtigen Angabe im Sinne des § 3 wird wohl immer doch etwas Unrecht seitens des Absenders gehören.

In redactioneller Beziehung wäre zu al. 2 zu bemerken, daß man es übersehen hat, die Worte Art. 7 des Vertrages in Art. 7 des Uebereinkommens abzuändern, siehe Theil I. S. 40. Dieses Versehen ist geeignet, Mißverständnisse herbeizuführen.

al. 3 des § 3 Ausf.Bst. setzt die Conventionalstrafe für die 5% der Tragfähigkeit eines Wagens übersteigende Ueberlastung auf das Zehnfache der Frachtdifferenz fest.

Bei Ueberlastungen bis zu 5% der Tragfähigkeit ist somit

nur die Einhebung der einfachen Frachtdifferenz zulässig, dafür kann die Conventionalstrafe bei größerer Ueberlastung nach der ganzen, die Tragfähigkeit des Wagens übersteigenden Belastung berechnet werden. Den Unterschied des deutschen BR. zwischen „Ladegewicht" und „Tragfähigkeit" kennt das intl. Uebk. nicht. Das BR. § 52 Schlußalinea überläßt die Feststellung der Conventionalstrafe den besondern Bahnvorschriften, welche im Vereinsgebiet weniger strenge sind, als der § 3 Ausf.Bst. und von deren weiteren Wirksamkeit dasselbe gilt, was oben von den Tarifbestimmungen, betreffend die Conventionalstrafe wegen unrichtiger Inhaltsangabe, gesagt wurde.

In redactioneller Beziehung liegt in al. 3 ein Uebersehen vor, das noch weit verwirrender wirken kann, als das redactionelle Versehen in al. 2.

Der Ausdruck „Gesammtgeldbuße" paßt gar nicht in den Wortlaut des definitiven § 3, wo er einfach durch „Taxzuschlag" hätte ersetzt werden müssen.

Die „Gesammtgeldbuße" des al. 3 ist nichts anderes, als der „Taxzuschlag" der al. 1 und 2, bezw. „Frachtzuschlag" des Art. 7 al. 4, d. i. die Conventionalstrafe des BR.

Das Wort „Gesammtgeldbuße", das man hier versehentlich stehen ließ, ist ein Rudiment des Entwicklungsprocesses der Bestimmungen über die Conventionalstrafe speciell bei Wagenüberlastungen, und nur aus der Geschichte des Art. 7 bezw. § 3 Ausf.Bst. zu erklären, die wir hier kurz skizziren wollen, da sie für die Anwendung der Conventionalstrafe des intl. Uebk. sehr lehrreich ist.

In den ersten Entwürfen hatte man für die der deutschrechtlichen nachgebildete Conventionalstrafe die Bezeichnung „Geldbuße" gewählt, die aus den bereits erwähnten Gründen später in „Frachtzuschlag" bezw. „Taxzuschlag" umgeändert wurde. Außerdem war in den ersten Entwürfen in Art. 7 auch für zu niedrige Gewichtsangaben im Princip eine Geldbuße zugelassen, die im § 3 Ausf.Bst., jedoch nur hinsichtlich der Wagenladungsgüter festgesetzt war. Das al. 3 dieses § bezog

sich sowohl auf zu niedrige Gewichtsangabe von Wagenladungsgütern, als auf die Wagenüberlastung und lautete:

„Ist bei Wagenladungsgütern das Gewicht um mehr als 3% zu niederig angegeben, so beträgt die Geldbuße (französisch: l'amende est fixée à ...) das Zehnfache, und im Falle einer Ueberlastung des Wagens um mehr als 3% seiner Tragfähigkeit im Ganzen (l'amende totale sera ...) das Zwanzigfache der Frachtdifferenz."

Die II. Berner Conferenz hat im Art. 7 die Zulässigkeit einer Conventionalstrafe in Form eines Fracht- oder Taxzuschlages bei zu niedriger Gewichtsangabe mit Rücksicht auf die differirenden Landesgesetze fallen lassen und nur bei falscher Inhaltsangabe und bei Wagenüberlastung aufrecht erhalten. In § 3 Ausf.Bst. sollte dementsprechend al. 3 geändert und die Conventionalstrafe für Wagenüberlastung auf das Zehnfache der Frachtdifferenz herabgesetzt werden. Die Redactoren der Entwürfe der II. Conferenz haben sich die Aenderung des al. 3 außerordentlich leicht gemacht; die erste Hälfte wurde gestrichen, die zweite Hälfte, namentlich des französischen Textes, beibehalten, nur das Zwanzigfache in Zehnfache geändert; der deutsche Text wurde dem französischen nachgebildet, aus „l'amende totale" wurde die „Gesammtgeldbuße". Man übersah dabei nur, daß nach Wegfall der Geldbuße (l'amende) für das Uebergewicht bis zu 3% nicht mehr von einer „Gesammtgeldbuße" (l'amende totale) die Rede sein kann, welcher Ausdruck nur solange einen Sinn hat, als man damit sagen wollte, daß in der Geldbuße für Wagenüberlastung (über 5%) die Geldbuße wegen zu niedriger Gewichtsangabe (bis 3%) inbegriffen sei. Es war also in al. 3 nur noch Geldbuße und nicht mehr Gesammtgeldbuße am Platz, aber auch der Ausdruck „Geldbuße" hätte, wie in Art. 7 bezw. in al. 1 und 2 des § 3 Ausf.Bst., in „Taxzuschlag" umgeändert werden müssen.

Die Schlußredaction hat zwar noch am deutschen und französischen Text Unbedeutendes geändert, den wesentlichen Verstoß aber in fast unbegreiflicher Weise übersehen. So kam die „Ge-

sammtgeldbuße" (l'amende totale) anstatt „Taxzuschlag" (surtaxe) in die definitiven Entwürfe, ohne daß dem Ausdruck noch irgend eine besondere Bedeutung zukäme, was freilich Niemand wissen kann, der die Geschichte des al. 3 nicht kennt.

Wir entnehmen der letzteren mit voller Bestimmtheit, daß bei nicht declarirten Mehrgewichten bis zu 5% der Tragfähigkeit des Wagens Conventionalstrafen selbst da, wo solche durch die Landesgesetze und Reglemente gestattet sind, also auch im Vereinsgebiete bei intl. Transporten, nicht eingehoben werden dürfen, so daß sich die österreichischen und deutschen Bahnen diesfalls mit der einfachen Frachtdifferenz begnügen müssen, was übrigens im internen österreichisch-ungarischen Verkehr schon derzeit geschieht.

Rücksichtlich der Frage, wer für die Conventionalstrafen aufzukommen habe, liegt eine Erklärung in den Protokollen (I. S. 58) vor, daß nach al. 4 des Art. 7 nur der Absender für den „Frachtzuschlag" verantwortlich sei. Im französischen Text des § 3 Ausf.Bst. ist dies auch zum Ausdruck gebracht. (Derselbe beginnt mit den Worten: l'expediteur qui . . . .) Die Abweichung des deutschen Textes datirt schon aus den ersten Entwürfen und wurde consequent, aber wohl unfreiwillig übersehen. In den Protokollen (I. S. 58) ist endlich auch vorgemerkt, daß die Conventionalstrafe dem Gute angelastet werden könne und mit der Fracht auf gleichen Fuß zu stellen sei, was namentlich in Bezug auf das Pfandrecht (Art. 21) von Wichtigkeit ist.

Durch Eintritt in den Frachtvertrag übernimmt der Empfänger selbstverständlich auch die Verpflichtung zur Zahlung der auf dem Gute haftenden Conventionalstrafen. (Art. 16 u. 17.)

3. Abschluß des Frachtvertrages. Beweiskraft des Frachtbriefes.

Uebk. Art. 8.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen

HGB. Art. 391.

al. 1.

Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender.

der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung, bezw. Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplicate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplicat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebenso wenig diejenige eines Connossements (Ladescheins).

BR. § 49.

Abschluß des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels[1] erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe declarirten Gutes (vergl. § 55, Absatz 2). Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

§ 50.

Frachtbriefe.

P. 2 al. 1 erster Satz und al. 3.

2. [1]Der nach § 49 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifs oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel, von der Abgangsstation auf dem Frachtbriefe bescheinigt ist.

[3]Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 49), wel-

cher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken[1].

(al. 4 gehört zu Art. 6.)

P. 5. [1] Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine" nicht genügt, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahnexpedition mit der Bezeichnung „Duplicat" vollzogen zurückgegeben wird.

[2] Dieses Duplicat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

---

[1] Bei der Aufgabe in Oesterreich-Ungarn ist der Stempel der Expedition der Absendestation — den Fall der Einlagerung bis zur thunlichsten Verladung (§. 55) ausgenommen — ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung in Gegenwart des Versenders oder dessen Bestellten und noch vor Ausfertigung des Aufgabe-Recepisses dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Hinsichtlich des Abschlusses des intl. Frachtvertrages und der Beweiskraft des Frachtbriefes hat das intl. Uebk. (Art. 8) die Principien des deutschen Frachtrechtes bis auf die Neuerung des obligatorischen Frachtbriefduplicates vollständig acceptirt, jedoch in einer präciseren Weise zum Ausdruck gebracht, als das BR.

So wichtig auch die Bedeutung des Frachtbriefes für den Eisenbahn-Frachtvertrag ist, so bildet die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und die Aufdrückung des Expeditionsstempels seitens der Bahn doch nur die Form und nicht

das Wesen des Frachtvertragsabschlusses, welches in der Uebergabe und Uebernahme des Gutes sammt Frachtbrief zur Beförderung liegt.

al. 1 des Art. 8 drückt dies weit zutreffender aus, als § 49 BR., der hauptsächlich die Form des Vertragsabschlusses betont.

Ohne Frachtbrief kann auch nach dem intl. Uebk. kein Frachtvertrag rechtsgiltig abgeschlossen werden (vergl. auch Art. 1 und Art. 6). Die Uebergabe und Uebernahme des Frachtbriefes allein, ohne Gut, begründet aber noch keinen Frachtvertrag.

Zum rechtsgiltigen Vertragsabschluß ist Uebergabe und Uebernahme des Gutes zur Beförderung, sowie Uebergabe und Uebernahme des Frachtbriefes erforderlich. Die Aufdrückung des Datumstempels der Versandt-Expedition ist nicht ein Essentiale des Vertragsabschlusses, wie man aus § 49 BR. irrig vermuthen könnte, sondern ein Zeichen der Annahme nicht nur des Frachtbriefes, sondern auch des Gutes zur Beförderung, also ein Zeichen des Vertragsabschlusses.

al. 2, dem § 49 bezw. § 50 P. 2 al. 3 des BR. nachgebildet, verpflichtet die Bahnen, die Abstempelung des Frachtbriefes ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des Gutes vorzunehmen und berechtigt den Versender zu verlangen, daß die Abstempelung in seiner Gegenwart erfolge. Die besonderen Bestimmungen des österreichischen BR. konnten im intl. Uebk. keine Aufnahme finden und treten für den Abschluß intl. Frachtverträge außer Wirksamkeit.

In Art. 8, welcher nur die für den Vertragsabschluß maßgebende Annahme zur Beförderung betrifft, ist der nach intl. Uebk. nur facultativen Annahme der Güter bis zur thunlichen Verladung (s. bei Art. 5) keine Erwähnung gethan. Es ist selbstverständlich, daß die Abstempelung der Frachtbriefe im Sinne des Art. 8 erst dann vollzogen werden kann, wenn sich die „Annahme zur Verwahrung" durch die Thunlichkeit der Verladung in eine „Annahme zur Beförderung" verwandelt, § 55

8*

al. 2 des BR. bleibt daher für die österreichischen und deutschen Bahnen in Geltung.

Die große Wichtigkeit des sogenannten Expeditionsstempels liegt darin, daß er dem Frachtbrief gemäß al. 3 des Art. 8 (wie nach § 50 P. 2 al. 1 BR.) volle formelle Beweiskraft verleiht. Dieses al. 3 will sagen, daß der mit dem Expeditionsstempel versehene Frachtbrief sowohl über den Abschluß, als über den Inhalt des Frachtvertrages gegen und für die Bahn einen vollen Beweis macht, der nur durch stricten Gegenbeweis entkräftet werden kann. Ein solcher Gegenbeweis ist aber auch gegen den Expeditionsstempel selbst zulässig, namentlich, was in der Praxis oft vorkommen kann, in Bezug auf die Richtigkeit des Datums. Unzweifelhaft gilt dies auch im Gebiete des deutschen Frachtrechtes, trotz der unpräcisen Bestimmung des § 50 P. 2 al. 3, „daß der Expeditionsstempel für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend sei". Nicht das Datum, das der Stempel, recte der Stempelabdruck zeigt, sondern das erweisliche Datum der Abstempelung, d. i. der Tag, an welchem diese thatsächlich stattfand, ist das Datum des Vertragsabschlusses.

Gern vermissen wir daher in Art. 8 die erwähnte Bestimmung des § 50 P. 2 al. 3 BR.

Wie der Expeditionsstempel einerseits dem Frachtbrief nur dann Beweiskraft verleiht, wenn thatsächlich durch Annahme des Gutes zur Beförderung ein Frachtvertrag abgeschlossen wurde, so raubt der Mangel des Expeditionsstempels, ein in der Praxis nicht seltener Fall, dem Frachtbrief seine Beweiskraft nicht. Der in Art. 391 HGB. ausgesprochene Grundsatz, daß der Frachtbrief als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender dient, ist sowohl vom BR. als vom intl. Uebk. anerkannt; der Expeditionsstempel, das Zeichen des Vertragsabschlusses, soll im großen Eisenbahngeschäft den besonderen Beweis ersparen, daß und wann auf Grund des bestimmten Frachtbriefes der Vertrag geschlossen wurde. Bei Mangel des Expeditionsstempels muß daher derjenige, der sich

auf den Frachtbrief beruft, letzteren Beweis erbringen. Gelingt dies, so beweist der Frachtbrief ebensoviel, als wäre er „mit dem Stempel versehen“.

Alle diese Fragen bestehen übrigens in gleicher Weise für das deutsche Frachtrecht, mit welchem Hinweis wir uns hier bezüglich aller Details begnügen müssen.

Auch die in al. 4 des Art. 8 normirte Ausnahme von der Beweiskraft des Frachtbriefes hinsichtlich des Gewichtes und der Stückzahl der vom Absender selbst verladenen Güter ist dem deutschen Frachtrecht BR. § 50 P. 2 entlehnt, theilweise aber modificirt.

In der richtigen Erwägung, daß die Selbstverladung im Art. 8 nur in Bezug auf die Beweiskraft des Frachtbriefes in Betracht kommt, läßt al. 4 entgegen dem BR. § 50 P. 2 die Güter, deren Abladen durch den Empfänger besorgt wird, unerwähnt. Das Abladen durch den Empfänger ist für die Frage der Haftung bedeutsam (s. Art. 31), nicht aber für die Richtigkeit der Gewichts- bezw. Stückzahlangaben, welche nur dann der Controle der Bahn entzogen sind, wenn die Güter vom Absender verladen wurden.

Die Frage, ob und wann Güter durch den Absender zu verladen sind, wurde, wie bereits bei Art. 7 erwähnt, im intl. Uebk. selbst nicht erledigt, sondern den allgemeinen (tarifmäßigen) und besondern (fallweisen) Vereinbarungen der Bahnen mit dem Publicum überlassen. Die besonderen Vereinbarungen werden vom intl. Uebk. jedoch nur nach Maßgabe der Landesgesetze anerkannt, wie dies in al. 4 ausdrücklich gesagt ist. (Im Uebrigen vergl. Art. 7 al. 4 und § 2 Ausf.Bst. al. 6 S. 107.)

Das BR. gestattet solche Vereinbarungen, die sohin in Oesterreich und Deutschland auch ferner zulässig sind. Unter der Voraussetzung also, daß eine rechtmäßige Selbstverladung vorliegt, sollen die Gewichts- und Stückzahlangaben im Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Bahn machen, sofern die Controle seitens der Bahn

1) nicht erfolgt und

2) nicht im Frachtbrief beurkundet ist.

Insoweit stimmt Art. 8 mit § 50 P. 2 al. 1 BR. überein, der praktisch bedeutsame Unterschied liegt aber darin, daß das BR. die Bahnen auch zur Nachwage bezw. Nachzählung gegen eine angemessene Gebühr nach Thunlichkeit verpflichtet, wenn der Absender ein diesbezügliches Verlangen stellt.

Im intl. Uebk., welches in Art. 7 al. 3 das Recht und die Pflicht der Bahnen zur Ermittlung oder Controle des Gewichtes bezw. der Stückzahl den Landesgesetzen zur Regelung überweist, war kein Platz für diese Bestimmung des § 50 BR.

Dadurch erhält al. 4 des Art. 8 für jene Länder, in welchen die Bahnen zur Nachwage bezw. Nachzählung der vom Absender selbst verladenen Güter etwa nicht verpflichtet sind, eine scheinbare Härte, weil die Bahnen durch Unterlassen der Nachwage bezw. Nachzählung oder der Bescheinigung im Frachtbriefe diesem die Beweiskraft über Gewicht und Stückzahl vorenthalten könnten. Allein abgesehen davon, daß der Absender den Beweis über Gewicht und Stückzahl auf andere Weise, als durch den Frachtbrief erbringen kann, wissen wir aus der Praxis, daß das nach BR. zulässige Begehren um bahnamtliche Nachwage bezw. Nachzählung wegen der damit verbundenen Gebühren kein so großes ist. Ueberdies wurde in den Protokollen (II. S. 83) ausdrücklich anerkannt, daß eine Vereinbarung der Bahnen wegen freiwilliger Uebernahme der Verpflichtung zur Nachwage und Nachzählung der Güter gegen eine entsprechende Gebühr als mit dem intl. Uebk. nicht in Widerspruch stehend anzusehen sei.

Die Bahnen werden überall, auch ohne Anordnung der Landesgesetze, gern bereit sein, gegen eine angemessene Gebühr die vom Absender selbst verladenen Güter nachzuwiegen bezw. nachzuzählen, wenn es der Absender verlangt, wozu ihm das formelle Recht schon durch Art. 7 al. 4 gewährt wird (vergl. S. 106).

Die Verweigerung der Nachwage bezw. Nachzählung würde für die Haftung doch nichts nützen, wenn Gewicht oder Stück-

zahl auf andere Art erwiesen werden. Das Weitere gehört zu Art. 31.

al. 5 des Art. 8 correspondirt dem P. 5 des § 50 BR. Neu ist nur, daß das nach BR. facultative Frachtbrief-Duplicat durch Art. 8 für obligatorisch erklärt ist und die schon im BR. vorgeschriebene Bescheinigung der Annahme des Gutes zur Beförderung stets auf dem vom Versender vorzulegenden Frachtbrief-Duplicate erfolgen muß.

Das obligatorische Frachtbrief-Duplicat ist schon im Formular, Anlage 2 der Ausf.-Bst. inbegriffen und wurde bereits bei Art. 6 (s. daselbst S. 91) besprochen.

Die Form der Annahme-Bescheinigung der Bahn auf dem Frachtbrief-Duplicate ist nicht näher bestimmt, nur die Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung (d. i. des Vertragsabschlusses) wird verlangt.

Es erscheint daher das Aufdrücken des sogenannten Expeditionsstempels auf das Frachtbrief-Duplicat als eine vollkommen genügende Annahme-Bescheinigung im Sinne des al. 5. Da die bisher üblichen Aufnahmsscheine (BR. § 50 P. 5) durch das obligatorische Frachtbrief-Duplicat für intl. Transporte schon aus Stempelrücksichten außer Gebrauch kommen dürften, wird es sich als praktisch empfehlen, auch da, wo bisher keine Stammhefte (Art. 6 al. 5) eingeführt sind, eine gleichmäßige Numerirung der Frachtbriefe und Frachtbrief-Duplicate vorzusehen, was wir hier nur andeuten wollen.

Das letzte al. des Art. 8, mit § 50 P. 5 al. 2 BR. fast gleichlautend, besagt, daß dem Frachtbrief-Duplicat auch nach intl. Uebk. weder die Bedeutung des Original-Frachtbriefes, noch diejenige eines Ladescheines zukommt.

Trotzdem hat das Frachtbrief-Duplicat im intl. Uebk. eine Wichtigkeit, von der das BR. nichts weiß, die wir aber erst bei der Legitimation des Absenders zur Verfügung (Art. 15) und zur Klage (Art. 26) näher kennen lernen werden.

4. Die Verpackung.

Uebk. Art. 9.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungs-Bestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, bezw. der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Ausf.Bst. § 4.

(Zu Art. 9 des Uebk.)

Für die im Art. 9 des Uebereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 zu gebrauchen.

(Anlage 3 siehe nebenstehende Beilage.)

HGB. Art. 422 P. 1, den Text s. bei Art. 5 des Uebk. S. 66.

BR. § 47.

Uebernahme von Gütern.

[1] Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Kolli zu spezificiren und zu beschreiben.

[2] Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (vergl. Anlage A), welches in den Expeditionen bereit gehalten wird.

[3] Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Kolli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe (vergl. §. 50 No. 3) genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß Seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet[1].

(Anlage A siehe nebenstehende Beilage.)

[1] Dieser letzte Satz bildet in der amtlichen Ausgabe des österr.-ungar. BR. ein besonderes Alinea (4).

Erklärung.

Die Güter-Expedition der ....
Eisenbahn zu .... hat auf mein (unser) Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach ....
von mir (uns) angenommen, nämlich ....

....

....

....

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter

unverpackt

in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung, *)

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

.... den .... ten .... 18 ......

---

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort „unverpackt" oder der Passus „in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung" zu streichen.

Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.



Anlage A.

Erklärung*).

Die Güter-Expedition der ....
Eisenbahn zu .... hat auf ....
.... Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach .... von ....
angenommen, nämlich: ....
....
....

.... erkenne .... hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter unverpackt (mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich:)

....
....
....
....
....
....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von
.... anerkannt ist.

.............................., den .... ten .... 18 ......

---

*) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind, oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Im Anschluß an lit. d des Art. 6 giebt Art. 9 die auf die Verpackung bezüglichen Vorschriften, welche mit wenigen Modificationen den deutschrechtlichen entsprechen; nur die Anordnung und Behandlung des Stoffes ist eine andere.

Wie bereits bei Art. 5 erwähnt wurde, ist die Verpackung bezw. die „ordentliche" Verpackung im Art. 422 P. 1 HGB. ausdrücklich unter den Bedingungen der Transportpflicht angeführt und im § 47 BR. unter der Aufschrift „Uebernahme der Güter" behandelt.

Im intl. Uebk. hingegen ist die ordentliche Verpackung sachlich richtiger im Art. 5 als eine besondere Bedingung der Transportpflicht nicht erwähnt, weil schon die Unterwerfung des Absenders unter die Anordnungen des Uebk. (somit auch unter die Verpackungsvorschriften) eine allgemeine Voraussetzung der Transportpflicht bildet.

al. 1 des Art. 9 bringt dafür die Verpflichtung des Absenders zu entsprechender Verpackung der Güter und das Recht der Bahnen zur Transportverweigerung bei nicht entsprechender Verpackung in einer mehr positiven Form zum Ausdruck, als § 47 BR.

Ueber die Nothwendigkeit und Art der Verpackung in concreto enthält das intl. Uebk. außer für die bedingungsweise zugelassenen Güter (in Anlage 1 der Ausf.Bst.) keine speciellen Bestimmungen. Deshalb können die diversen in den Tarifen der Bahnen festgesetzten Verpackungsvorschriften auch für intl. Transporte Geltung behalten.

Nach al. 2 kann die Bahn (sie kann, aber sie muß nicht) ähnlich wie nach § 47 BR. Güter trotz fehlender oder mangelhafter Verpackung zur Beförderung übernehmen; doch hat sie in diesem Falle das Recht, zu verlangen, daß der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter specieller Bezeichnung im Frachtbriefe anerkenne und außerdem der Versandtstation eine Erklärung nach Maßgabe des § 4, bezw. Anlage 3 der Ausf.Bst. ausstelle.

Die besondere Unterschrift des Absenders wird für das

Anerkenntniß auf dem Frachtbriefe nicht verlangt (vergl. dagegen § 47 BR.), ist somit auch nicht erforderlich.

Das Formular der Anlage 3 der Ausf.Bst. für die separate Erklärung außerhalb des Frachtbriefes unterscheidet sich nur durch geringfügige stylistische Aenderungen von dem Formulare der Anlage A zum BR.

Daß diese Erklärung mit der Unterschrift des Absenders versehen sein muß, wurde als selbstverständlich im Art. 9 nicht erst erwähnt.

Der Redactionscommission aber können wir den Vorwurf nicht ersparen, daß sie im Formulare der Anlage 3 nicht ebenso wie im Formulare der Anlage 4 (Verfügungsnote s. bei Art. 15) das Wort „(Unterschrift)" am Schluß beigefügt und daß sie in Anlage 3 das Datum unten, in Anlage 4 oben angesetzt hat. Es mag diese Bemerkung kleinlich erscheinen, aber diese Kleinigkeiten beweisen einerseits, daß man das Formular der Anlage 3, wie vieles Andere, mechanisch aus den deutschen Mustern abgeschrieben hat, andererseits, daß der Schlußredaction die höchste Sorgfalt nicht zugewendet wurde.

Die Rechtswirkungen des doppelten Anerkenntnisses der Mängel der Verpackung sind im deutschen Frachtrecht nur hinsichtlich der Haftung der Eisenbahnen für Beschädigung im Art. 424 HGB. und § 67 P. 3 BR. ausgesprochen.

Von diesen Rechtswirkungen auf die Haftung der Bahn handelt Art. 9 nicht; sie werden erst im Art. 31 angeführt. Art. 9 enthält vielmehr neue, wenn vielleicht zum großen Theile auch im Gebiete des deutschen Frachtrechtes als selbstverständlich practicirte Bestimmungen über die Haftung des Absenders für bescheinigte und für solche Mängel der Verpackung, die äußerlich nicht erkennbar sind.

Nach al. 3 trägt der Absender nicht nur den eigenen Schaden, er muß auch der Bahn jeden Schaden, z. B. an Transportmitteln oder an andern Transportgütern ersetzen, der durch einen bescheinigten oder äußerlich nicht erkennbaren Mangel der Verpackung entstanden ist.

Dieser Haftung des Absenders und dem Rechte der Bahn, mangelhaft oder nicht verpackte Güter ohne Anerkenntniß zurückzuweisen, entspricht die nicht unbillige Bestimmung des letzten Satzes des al. 3, daß der Absender für äußerlich erkennbare, aber nicht bescheinigte Mängel der Verpackung nicht bezw. nur dann haftet, wenn ihm ein arglistiges (doloses) Verfahren zur Last fällt. Man ging nicht mit Unrecht von der Vermuthung aus, daß die Bahn, welche ein Gut trotz äußerlich erkennbarer Mängel der Verpackung zur Beförderung übernimmt, ohne von ihrem Rechte auf Bescheinigung der Mängel Gebrauch zu machen, auch auf die Folgen der Bescheinigung, also auf die Haftung des Versenders für den durch die Mängel der Verpackung verursachten Schaden verzichte.

Das Uebersehen äußerlich erkennbarer Mängel der Verpackung wurde gleichsam als ein Verschulden der Bahn betrachtet, dessen Consequenzen sie zu tragen hat; nur darf das Uebersehen nicht durch ein arglistiges Verfahren des Absenders verursacht worden sein.

Inwieweit die Bahn, welche Güter mit unbescheinigten Mängeln der Verpackung übernommen hat, dem Absender bezw. dem Empfänger und den andern Transportbahnen gegenüber haftet, ist nicht hier, sondern in den Abschnitten über die Haftung bezw. den Rückgriff zu untersuchen.

In Bezug auf Art. 9 erübrigt nur noch die Frage nach dem Einfluß einer mangelhaften Bescheinigung von Mängeln der Verpackung auf die in al. 3 normirte Haftung des Absenders. Sind beide Anerkenntnisse, sowohl das im Frachtbrief, als das in der separaten Erklärung enthaltene unerläßliche Voraussetzungen dieser Haftung, eventuell welches Anerkenntniß ist Ausschlag gebend?

Text und Protokolle geben keine unzweifelhafte Antwort. Unseres Erachtens würde es für die Haftung des Absenders, von der wohlgemerkt hier allein die Rede ist, genügen, wenn die schriftliche Anerkennung der Mängel der Verpackung seitens des Absenders überhaupt nur in einer unzweifel-

haften Weise, sei es auf dem Frachtbrief, sei es mittelst einer separaten Erklärung, stattgefunden hat.

Aus Art. 9 ergeben sich nur zwei unerläßliche Erfordernisse des gedachten Anerkenntnisses der Mängel der Verpackung, und zwar:

1. die Schriftlichkeit („die Erklärung muß ausgestellt sein"),
2. die specielle Bezeichnung der Mängel.

Es wäre irrig, aus den Worten des Art. 9: „Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt ꝛc.", den Schluß ableiten zu wollen, daß nur die Ausstellung der separaten Erklärung die Haftung des Absenders begründe. Das irreführende Wort „gedachte" Erklärung findet sich im französischen Texte nicht.

Uebrigens wird Niemand auf Grund des Art. 9 ernstlich behaupten wollen, daß dem Absender gegenüber seinem schriftlichen Anerkenntniß der speciell bezeichneten Mängel der Verpackung wider die Bahn eine Einrede aus der nicht entsprechenden Form der Erklärung zustehe, weil sich die Formvorschriften des Art. 9 nicht als solche darstellen, deren Verletzung die Nichtigkeit der Erklärung zur Folge hätte.

Bedeutsamer ist die Form der Erklärung rücksichtlich der Haftung oder richtiger der Befreiung der Bahn von der Haftung für die Folgen bescheinigter Mängel der Verpackung. Wir werden sehen, daß Art. 31 gleich den deutschrechtlichen Bestimmungen den Schwerpunkt auf die Bescheinigung im Frachtbrief legt, und daß dieses, soweit der Empfänger in Betracht kommt, seinen guten Grund hat. Die Haftung des Absenders der Bahn gegenüber bleibt aber davon unberührt, worauf wir noch bei Art. 31 zurückkommen werden.

Hinsichtlich der in lit. d des Art. 6 erwähnten Bezeichnung (Zeichen und Nummer) der Frachtstücke enthält das intl. Uebk. keine besonderen Bestimmungen, wie al. 3 des § 47 BR.

Daß die Bezeichnung der Collien mit den Angaben des Frachtbriefes genau übereinstimmen muß, erschien selbstverständlich. Ein Antrag, dahin gehend, daß der Absender zur Be-

zeichnung der Stückgüter mit dem Namen der Bestimmungsstation zu verpflichten sei, wurde abgelehnt, weil die Frage mit dem Tarifwesen zu enge zusammenhänge und daher ihre Lösung besser in den Tarifvorschriften der Bahnen, als im intl. Uebk. finde (Protokolle II, S. 8). Es besteht also kein Anstand gegen die fernere Giltigkeit derartiger reglementarischer oder Tarifvorschriften.

5. Die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften.

Uebk. Art. 10.

Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Commissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Commissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen

HGB. Art. 393.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, den Frachtführer in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. Er haftet dem Frachtführer, soferne nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen.

BR. § 51.

Zoll- und Steuervorschriften.

[1] Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender

über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas Anderes festgesetzt ist.

der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

[2] Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu übernehmen und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

[3] Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Fall gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeklaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreß-

pflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Deklaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maaßgabe der Deklaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeklaration erwachsen möchten.

[4] Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.

Art. 10 knüpft an lit. h des Art. 6 an.

Soweit es sich um die Beistellung der zur Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlichen Begleitpapiere handelt, hat das intl. Uebk. die Vorschriften des HGB. Art. 393 und BR. § 51 al. 1 vollinhaltlich recipirt.

Die Pflicht zur Beistellung obliegt dem Absender, welcher der Bahn für alle Folgen aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit der Papiere haftet.

Der im BR. fehlende Beisatz „sofern der Bahn nicht ein Verschulden zur Last fällt", findet sich auch im Art. 393 HGB., er ist überdies selbstverständlich; so haftet z. B. der Absender nicht für die Folgen des Fehlens der Zollpapiere, wenn die Bahn die ihr beigestellten Papiere verliert oder nicht vorweist ꝛc.

Alles weitere Detail gehört in's deutsche Frachtrecht.

al. 2 besagt übereinstimmend mit dem § 51 BR., daß der Eisenbahn eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der Begleitpapiere nicht obliegt.

Daß sie auch die Nothwendigkeit der Begleitpapiere nicht zu prüfen hat, ergiebt sich schon aus al. 1.

Ebenso ist es selbstverständlich, daß die Eisenbahn ohne ein weiteres Obligo die Prüfung der Nothwendigkeit, Richtig-

keit und Vollständigkeit der Begleitpapiere vornehmen und den Transport wegen diesbezüglicher Mängel im Sinne des Art. 5 P. 1 verweigern kann, weil der Absender der ihm durch Art. 10 auferlegten Pflicht zur Beistellung der erforderlichen Begleitpapiere nicht nachkommt, sich also den Anordnungen des intl. Uebk. nicht unterwirft.

Das Verzeichniß der Begleitpapiere bildet eine Angabe des Frachtbriefes und macht daher gemäß Art. 8 al. 3, sobald der Frachtbrief abgestempelt bezw. mit dem Gute zur Beförderung übernommen wurde, Beweis gegen die Eisenbahn, welche somit für das Vorhandensein der verzeichneten Papiere haftet.

Das intl. Uebk. geht nicht so weit, wie der Schlußsatz des § 51 BR., die Bahnen von der Haftung für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, gänzlich zu befreien. Doch wird die Bahn in diesem Falle wohl nur für dolus haften, was selbst durch § 51 BR. kaum ausgeschlossen sein dürfte.

Beachtenswerth ist eine in den Protokollen (II. S. 21) enthaltene Bemerkung, daß die im Interesse der Statistik erforderlichen Documente nicht zu den vom Absender beizustellenden Papieren gehören, daß sie vielmehr die Bahn selbst zu besorgen habe.

So groß die Uebereinstimmung des intl. Uebk. mit dem deutschen Frachtrecht hinsichtlich der Beistellung und Haftung für die Begleitpapiere, so grundsätzlich verschieden sind die Bestimmungen über die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften bezw. die Vermittlung der Zollbehandlung 2c. während des Transportes.

Für den gewöhnlichen Frachtführer setzt zwar auch Art. 393 HGB. die Besorgung der Zollbehandlung 2c. mangels anderer Vereinbarungen voraus, selbstverständlich, soweit es sich nicht um die strenge Verwahrungshaft handelt, nur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers.

Da jedoch Art. 393 HGB. nicht zu den absoluten deutschen Frachtrechtsnormen gehört, wurde für die Eisenbahnen die Pflicht zur Vermittlung der zoll- und steueramtlichen Behandlung 2c.

durch § 51 BR. wesentlich beschränkt. Maßgebend war die auch in der Denkschrift zum Entwurfe der deutschen Commissarien ausgesprochene Erwägung, daß die Bahnen kaum im Stande sind, diese Verpflichtung zu erfüllen, welche mit den Pflichten des Frachtführers als solchen nichts gemein hat.

Hieraus ergaben sich für das BR. die zwei wichtigsten Normen:

1. Die Eisenbahn hat weder die Pflicht, noch ohne Weiteres das Recht zur Erfüllung der Zollvorschriften rc. Diese obliegt dem Absender bezw. der von ihm bezeichneten Mittelsperson, eventuell einem von der Bahn gewählten Spediteur.
2. Uebernimmt die Eisenbahn die Vermittlung, so trifft sie keine Verantwortlichkeit (außer für dolus und lata culpa, dies wohl selbstverständlich).

Das intl. Uebk. Art. 10 al. 3 bestimmt geradezu das Gegentheil, soweit es sich um Zollbehandlung rc. unterwegs handelt.

1. Die Erfüllung der Zollvorschriften rc. unterwegs obliegt der Bahn, wobei sie sich unter eigener Verantwortlichkeit eines Commissionärs bedienen darf.
2. In beiden Fällen haftet die Bahn wie ein Commissionär.

Dem Absender oder dessen Bevollmächtigten steht nur das Recht zu, der Zollbehandlung beizuwohnen, um hinsichtlich der Tarifirung Aufklärungen zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen.

Die bisher im deutschen Eisenbahnfrachtrecht bei der Zollbehandlung eine Hauptrolle spielende Mittelsperson wird durch das intl. Uebk. abgeschafft. Wir lassen nun die Motive folgen, welche hierfür maßgebend waren, und enthalten uns, wenn auch nur schwer, der Kritik.

Der in den Protokollen (II. S. 89) enthaltene Commissionsbericht besagt wörtlich:

„Die Commission geht davon aus, daß die Unterbrechung

der Verantwortlichkeit der Eisenbahn während der einer Mittelsperson übertragenen Zollbehandlung schwere Nachtheile zur Folge haben könnte.

Ferner könne die während der Zollbehandlung stattfindende Unterbrechung der Verantwortlichkeit der Eisenbahn die Ausstellung eines neuen Frachtbriefes durch diejenige Bahn, welche das Gut nach der Zollbehandlung übernimmt, nach sich ziehen, was mit dem Zweck der Convention im Widerspruch stehe.

Auch komme in Betracht, daß die Verwendung einer Mittelsperson für die Zollbehandlung dem Absender größere Kosten verursache, als wenn die Eisenbahn die Operation selbst besorge, sowie daß sich mit verschwindenden Ausnahmen auf allen Grenzstationen für Zollbehandlung eingerichtete Bureaux der Bahnverwaltungen befinden, deren Angestellte sich ebenso gut als Mittelspersonen dazu eignen, die Zollbehandlung vorzunehmen und die Interessen des Versenders der Zollverwaltung gegenüber zu vertreten."

Diesen Erwägungen sind die im ersten Entwurfe ex 1878 mit geringer Abänderung recipirten deutschrechtlichen Bestimmungen zum Opfer gefallen.

Der Ausschluß der Mittelspersonen besteht in ähnlicher, aber nicht gleicher Weise bereits derzeit im Verkehre mit Rußland.

Im Einzelnen entnehmen wir dem Art. 10 Folgendes:

Die Erfüllung der Zollvorschriften 2c. vor Annahme des Gutes zur Beförderung und nach der Ablieferung des Gutes geht die Bahn nichts an; dies ist als selbstverständlich nicht erst gesagt.

Art. 10 spricht von der Zollbehandlung 2c. bis zur Ablieferung an den Empfänger und giebt verschiedene Vorschriften hinsichtlich der Zollbehandlung 2c. 1. unterwegs, 2. am Bestimmungsorte.

Das ausschließliche Recht bezw. die absolute Pflicht der Eisenbahn zur Zollbehandlung 2c. besteht gemäß al. 3 des Art. 10 nur, „solange das Gut sich auf dem Wege befindet", also u n t e r w e g s.

Am Bestimmungsorte hat der Empfänger gemäß al. 5 das Recht zur Besorgung der zoll- und steueramtlichen Behandlung, falls nicht im Frachtbrief etwas Anderes festgesetzt ist.

Die ihr unterwegs obliegende Aufgabe in Bezug auf die Erfüllung der Zollvorschriften ꝛc. kann die Bahn selbst ausführen oder einem Commissionär übertragen, letzteres thut sie jedoch unter eigener Verantwortlichkeit.

Es ist dies eine Consequenz des Umstandes, daß dem Absender bei der Wahl des Commissionärs kein Einfluß zusteht.

Andererseits ist es klar, daß der Bahn für die ihr aufgebürdete Uebernahme eines nicht zum Frachtgeschäft gehörigen, selbstständigen Nebengeschäftes nicht die strenge Haftung des Frachtführers zugemuthet werden konnte.

Nach al. 3 haftet die Bahn für die Erfüllung der Zollvorschriften ꝛc., mag sie dieselbe selbst vollziehen oder einem Commissionär übertragen, nur wie ein Commissionär.

Ueber die Verpflichtungen bezw. die Haftung eines Commissionärs enthält das intl. Uebk. keine weiteren Normen, es kommen daher die für die betreffende Bahn geltenden Landesgesetze zur Anwendung; in Oesterreich und Deutschland HGB. IV. Buch, dritter Titel, der von dem Commissionsgeschäft handelt.

Nach al. 4 kann der Verfügungsberechtigte der Zollbehandlung unterwegs behufs Abgabe gewisser Aufklärungen und Bemerkungen beiwohnen, er kann sich auch durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten vertreten lassen. Die Bezeichnung eines solchen Bevollmächtigten gehört also zu den im Frachtbrief zulässigen Angaben, s. oben bei Art. 6 S. 90. Eine andere Person muß die Bahn zur Intervention bei der Zollbehandlung nicht zulassen (nur etwa den legitimirten Vertreter des Bevollmächtigten).

Die Wahl des Ausdruckes „der Verfügungsberechtigte" statt „der Absender" in al. 4 ist eine unglückliche und unbegründete. Solange sich das Gut auf dem Wege befindet, kann zwar nur der Absender als „Verfügungsberechtigter" in Betracht kommen.

Er ist aber — wir müssen hier dem Art. 15 vorgreifen — nur dann verfügungsberechtigt, wenn er das Frachtbrief-Duplicat besitzt, andernfalls fehlt während des Transportes ein Verfügungsberechtigter überhaupt. Es ist nun nicht einzusehen, warum der Absender bei der Zollbehandlung nicht sollte interveniren dürfen, wenn er nicht verfügungsberechtigt (also nicht im Besitze des Frachtbrief-Duplicates) ist, weil dem Empfänger „unterwegs“ auch in diesem Falle doch kein Verfügungsrecht, also auch kein Interventionsrecht zukommt und die Interessen des Empfängers durch die Intervention des Absenders bei der Zollbehandlung nicht beeinträchtigt, im Gegentheil nur gefördert werden können. Eine weitere Complication ergiebt sich rücksichtlich des im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten.

In dem Augenblick, wo der Bevollmächtigte vom Absender bezeichnet wird, d. i. zur Zeit des Vertragsabschlusses, ist der Absender als im Besitze des Frachtbrief-Duplicates verfügungsberechtigt, der Bevollmächtigte also vom Verfügungsberechtigten bestellt. Soll nun nachträglich untersucht werden, ob der Absender zur Zeit der Intervention des Bevollmächtigten noch verfügungsberechtigt ist oder nicht? Kurz, wir stehen vor einem fatalen Wort, das vielleicht bei eingehender Studie der Geschichte des Art. 10 als Rudiment begreiflich, im definitiven Entwurf aber gewiß nicht am Platze ist.

Die Praxis wird sich wohl über die Frage der Verfügungsberechtigung des Absenders in concreto hinwegsetzen, zumal die Interventionsrechte sehr beschränkte sind und zu keinen besonderen Rechtsfolgen führen dürften. Dabei wird man gewiß dem Geiste des Gesetzes entsprechen, denn dieses wollte offenbar dem Absender, welcher die Beschaffenheit des Gutes besser kennt, als die Bahn, die Möglichkeit bieten, das Seinige zur Abwendung ungerechtfertigter Zollgebühren beizutragen. Deshalb hat er auch nach al. 4 nur das Recht, Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und diesfalls seine Bemerkungen beizufügen.

Aus den Worten des al. 4: „Der Verfügungsberechtigte

kann . . .“ ergiebt sich, daß er bezw. der Bevollmächtigte sich darum kümmern müsse, bei der Zollbehandlung zu interveniren. Die Bahn ist nur verpflichtet, ihn zuzulassen, nicht aber auch, ihn einzuladen oder sein Erscheinen abzuwarten.

Die Berücksichtigung der Aufklärungen und Bemerkungen des Interventionsberechtigten über die Tarifirung ist nicht Sache der Bahn, sondern der Zollbehörde.

Zur Hintanhaltung eines jeden Zweifels betont der letzte Satz des al. 4 ausdrücklich, daß die dem „Verfügungsberechtigten“ ertheilte Befugniß nicht das Recht begründet, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst zu besorgen. Deshalb besteht für den Empfänger keine Gefahr, wenn der auch nicht verfügungsberechtigte Absender intervenirt.

al. 4 spricht nur von der Zollbehandlung. Bei der Erfüllung der Steuer- und Polizeivorschriften unterwegs entfällt selbst die beschränkte Intervention des Verfügungsberechtigten (recte Absenders).

Die Bezahlung der unterwegs erwachsenen Zölle, Steuern ꝛc. ist Sache der Bahn (Art. 11), sie haften auf dem Gute und genießen das gesetzliche Pfandrecht (Art. 21).

al. 5 betrifft die zoll- und steueramtliche Behandlung nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte.

Warum der Erfüllung der Polizeivorschriften nicht auch für diesen Fall gedacht ist, läßt sich nicht erklären. In der Praxis werden die Bahnen wohl keinen Anstand nehmen, die Polizeivorschriften eventuell selbst zu erfüllen.

Nach al. 5 hat in erster Linie der „Frachtbrief“ zu entscheiden, wer die zoll- und steueramtliche Behandlung nach Ankunft des Gutes in der Bestimmungsstation zu besorgen habe.

Auch hier ist man in ganz unbegründeter Weise ängstlich dem Worte „Absender“ aus dem Wege gegangen, obwohl doch nur der Absender im Frachtbrief etwas festsetzen kann und somit thatsächlich dem Absender die Entscheidung in erster Linie zusteht. Dafür begegnet uns wenigstens der fatale „Verfügungsberechtigte“ in al. 5 nicht mehr.

In zweiter Linie, wenn der Absender nichts Anderes festsetzt, steht das Recht zur Besorgung der zoll- und steueramtlichen Behandlung nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte dem Empfänger zu, selbstverständlich nur insoweit, als er in den Frachtvertrag eintritt (Art. 16). Ebenso selbstverständlich kann der verfügungsberechtigte Absender auch durch nachträgliche Anweisung (Disposition) die Besorgung der zoll- und steueramtlichen Behandlung durch den Empfänger ausschließen.

Principiell hat die Bahn nach al. 5 mit der zoll- und steueramtlichen Behandlung nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte nichts zu schaffen, und steht auch dem Absender nicht das Recht zu, diese Zollbehandlung ꝛc. seitens der Bahn zu verlangen, denn unseres Erachtens können der Bahn nur jene Verpflichtungen zugemuthet werden, die ihr vom intl. Uebk. ausdrücklich auferlegt werden; sie könnte daher einen Frachtbrief zurückweisen, welcher ohne vorherige Vereinbarung die Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften am Bestimmungsorte durch die Bahn vorschreibt.

Uebernimmt die Bahn freiwillig eine derartige Verpflichtung, so kann der Empfänger nichts dagegen einwenden, wenn es im Frachtbrief festgesetzt ist.

Auch für die vertragsmäßig übernommene Besorgung der zoll- und steueramtlichen Behandlung in der Bestimmungsstation wird die Bahn in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen als Commissionär haften, aber nicht kraft intl. Uebk., sondern nach allgemenen Rechtsgrundsätzen.

Macht der Empfänger von dem ihm mangels einer entgegenstehenden Frachtbriefvorschreibung zukommenden Rechte der Zollbehandlung ꝛc. keinen Gebrauch, so muß die Bahn dieselbe deshalb nicht selbst besorgen. Wir werden auf diesen Punkt bei der Ablieferung bezw. dem Annahmeverzug (Abschnitt IV) zurückkommen.

Hier mögen nur noch einige Andeutungen über die praktischen Consequenzen der im Gebiete des deutschen Frachtrechtes wichtigen Neuerung der al. 3 und 4 des Art. 10 Platz finden.

Als eine unbedingte Forderung der Gerechtigkeit erscheint es, daß den Bahnen für die neuen Lasten und Pflichten entsprechende tarifmäßige Gebühren von den hiezu unbeschränkt berechtigten eigenen Regierungen zugestanden werden.

Unter dieser Voraussetzung bliebe es Sache der Calculation, ob es für die Bahnen vortheilhafter ist, die Erfüllung der Zollvorschriften 2c. unterwegs durch eigene Organe vorzunehmen, oder einem Commissionär bezw. Spediteur zu übertragen, welcher die Bahn gegen Ueberlassung ihrer tarifmäßigen Gebühren für ihre Verantwortlichkeit gegenüber der Partei schadlos halten würde.

Da es endlich keinem gesetzlichen Hinderniß unterliegt, daß dem vom Absender zur beschränkten Intervention im Sinne des al. 4 bezeichneten Bevollmächtigten die Besorgung der Zollbehandlung seitens der Bahn (unter ihrer Verantwortlichkeit) übertragen werde, so dürfte sich vielleicht in der Praxis ein Ausweg finden lassen, der den Interessen der Parteien und der Bahnen dienlich wäre.

Wir wollen uns vorläufig mit dieser Anregung begnügen.

6. Berechnung der Fracht.

Uebk. Art. 11.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privat-Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preis-Ermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarif-Ermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für be-

BR. § 52.

Berechnung der Frachtgelder.

al. 1.

[1] So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarif vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gü-

sondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Schlußpt. P. II und III.

II. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen das Verhältniß der Eisenbahnen zu dem Staate, welchem sie angehören, in keiner Weise geändert wird und daß dieses Verhältniß auch in Zukunft durch die Gesetzgebung jedes einzelnen Staates geregelt werden wird, sowie daß insbesondere durch das Uebereinkommen die in jedem Staate in Geltung stehenden Bestimmungen über die staatliche Genehmigung der Tarife und Transportbedingungen nicht berührt werden.

tern, welche diese in Folge ihrer eigenen, äußeren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transports bedingen) sind zu ersetzen.

(al. 2 gehört zu Art. 19.)

(al. 3 bis 6 bleiben vom Uebk. unberührt.)

(al. 7 siehe bei Art. 7 S. 101.)

Art. 11 befaßt sich im Anschluß an lit. i des Art. 6 mit der Berechnung der Fracht und sonstiger Auslagen.

Das intl. Uebk. stellt diesfalls nur die Grundprincipien fest. Auf die vielen Fragen hinsichtlich der Anwendung und der Folgen dieser Principien hat das intl. Uebk., und zwar absichtlich, keine Antwort ertheilt.

Die Regelung derselben, namentlich aller Tariffragen, sollte den Landesgesetzen bezw. den Tarifen überlassen werden.

Aengstlich waren die Delegirten der Vertragsstaaten bemüht, über die Souveränitätsrechte ihrer Staaten, namentlich über die staatliche Tarifhoheit zu wachen, welche durch das intl. Uebk. nicht berührt werden dürfe.

Ein diesbezügliches, ausdrückliches Anerkenntniß enthält P. III des Schlußprotokolles.

Der für die Frachtberechnung geltende Grundsatz findet sich im ersten Satze des Art. 11. Die Berechnung der Fracht für intl. Transporte muß nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig publicirten Tarife erfolgen.

Ob bezw. wann ein Tarif zu Recht besteht, ob er gehörig publicirt wurde, ist nach den Landesgesetzen zu entscheiden.

Die also nach den Landesgesetzen zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife haben die ausschließliche und unabänderliche Grundlage der Frachtberechnung zu bilden, d. h. es darf weder mehr, noch weniger Fracht gefordert werden. Das im zweiten Satz des al. 1 enthaltene Verbot der Preisermäßigung für einzelne Absender durch Privatübereinkommen, ist nur eine selbstverständliche Consequenz des ersten Satzes, die man aber doch ausdrücklich betonen wollte. Ein Gleiches gilt von dem dritten Satze des al. 1, der die gehörig veröffentlichten sogenannten Refactien für statthaft erklärt, welche ja ohnedies unter die schon nach dem ersten Satz anwendbaren Tarife fallen.

Daß die Bestimmungen des Art. 11, wie das ganze intl. Uebk. nur für internationale Transporte zu gelten haben, und die internen Transporte, die durch Landesgesetze geregelt werden, ganz unberührt lassen, wäre eine sehr überflüssige, selbstverständ-

liche Bemerkung, wenn nicht die Frage über die Zulässigkeit der sogenannten geheimen, d. i. nicht publicirten Refactien für interne Transporte nach Maßgabe der Landesgesetze auf der III. Berner Conferenz eine so große Rolle gespielt hätte.

Trotzdem die internen Transporte principiell und vollständig von dem Geltungsgebiete des intl. Uebk. ausgeschlossen waren, stellten die Vertreter Deutschlands den Antrag, in das Schlußprotokoll die Zusage der Vertragsstaaten aufzunehmen, daß das Verbot von Preisermäßigungen gegenüber den veröffentlichten Tarifen, also das Verbot geheimer Refactien auch auf den internen Verkehr ausgedehnt werde.

Die Protokolle (III. S. 64) besagen nun:

„Diesem Antrag gegenüber haben die Delegirten der übrigen Staaten, jeder für sich, Erklärungen abgegeben, welche im Wesentlichen gleichen Inhaltes waren und den Zweck hatten, ihren Standpunkt klarzustellen.

Um die Verhandlung zu erleichtern, haben diese Delegirten, mit Ausnahme derjenigen Deutschlands, sich auf eine gemeinsame Formel geeinigt und haben ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen, ihren resp. Regierungen vorzuschlagen, daß diese Formel auch in das Schlußprotokoll aufgenommen werde."

Durch diese Einigung und den auf deren Basis gefaßten Beschluß erschien der Antrag Deutschlands als abgelehnt. Die Formel, welche die andern Delegationen vereinbart haben, bildet die im Schlußprotokoll thatsächlich sub II. aufgenommene, oben im Text abgedruckte Erklärung.

Die Vertreter Deutschlands gaben einen Protest zu Protokoll, in welchem sie ausführten, „daß ihr Antrag eine nothwendige Consequenz der Bestimmungen des Art. 11 sei, indem ein auf den internationalen Verkehr beschränktes Verbot von (geheimen) Preisermäßigungen die Erreichung seines Zweckes nicht genügend sichern würde, vielmehr leicht umgangen und vereitelt werden könnte und unter Umständen die Concurrenz-Fähigkeit der internationalen Transporte gegenüber den von Grenze zu Grenze im internen Verkehr zu bewirkenden schädigen müßte. Der

deutsche Antrag widerspreche auch nicht dem Grundsatze, daß das Uebk. nur das internationale Recht regeln soll; er bezwecke nur die Herbeiführung einer vollen Uebereinstimmung beider Rechte in einem Punkte, wo sie thatsächlich untrennbar sind, ohne das Uebk. selbst über die in Art. 1 gezogenen Grenzen auszudehnen".

Die sozusagen in letzter Stunde entstandene Disharmonie hatte zur Folge, daß das Schlußprotokoll der III. Berner Conferenz vom 17. Juli 1886 von der deutschen Delegation nicht unterfertigt wurde.

Deutschland hat jedoch später, wenn auch widerstrebend, nachgegeben und das genannte Schlußprotokoll noch im November 1886 unterzeichnen lassen.

Diese geschichtliche Abschweifung erschien zur Erläuterung des sonst unverständlichen Punktes II des Schlußprotokolles (Entwurf IV) erforderlich.

Die strittige Frage beleuchtet zugleich deutlich die Mangelhaftigkeit des intl. Uebk. gegenüber dem Ideale eines einheitlichen europäischen Eisenbahn-Frachtrechtes.

Kehren wir nun zu Art. 11 zurück.

Welche der verschiedenen, für die Abfertigung eines intl. Transportes möglichen Tarife im concreten Falle anzuwenden sind, bleibt dem Ermessen des Absenders, der die Tarife im Frachtbriefe vorschreiben kann (lit. e des Art. 6), eventuell der Bahn überlassen. Die Frage hängt mit der Wahl der Transportroute innig zusammen, die Bahn wird daher im Sinne des Art. 6 lit. l höchstens für grobes Verschulden bei der Wahl der Tarife haften. Detailvorschriften, wie sie § 52 al. 1 des BR. enthält, wurden absichtlich im intl. Uebk. nicht aufgenommen.

Vielleicht mag es nicht ganz überflüssig sein, wenn wir hier wiederholen, daß die Existenz directer Tarife für die Transportpflicht in Bezug auf intl. Transporte ganz irrelevant ist.

Die Wirkungen unrichtiger Tarif-Berechnungen sind im folgenden Art. 12 geregelt.

al. 2 des Art. 11 entspricht vollständig dem 2. Satze des al. 1 § 52 BR. und besagt, daß außer den tarifmäßigen Gebühren nur Baarauslagen der Bahn in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Neu ist al. 3 insofern, als es eine gehörige Feststellung der Baarauslagen und die Beifügung der Beweisstücke zu dem Frachtbriefe anordnet. Daß die Auslagen im Frachtbriefe ersichtlich zu machen sind, ist schon im deutschen Frachtrecht durch Art. 406 HGB. (s. bei Art. 17) indirect bestimmt, weil der Empfänger nur „nach Maßgabe des Frachtbriefes" Zahlung zu leisten hat.

Was unter „gehörig festzustellen" zu verstehen ist, entscheiden mangels näherer Angaben im intl. Uebk. die Landesgesetze bezw. Usanzen (vergl. übrigens Art. 25 über die Feststellung in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen).

Durch al. 3 sind die Beweisstücke über baare Auslagen der Bahn zu jenen Papieren qualificirt, die dem Frachtbriefe beigefügt werden dürfen bezw. müssen (s. Art. 6 al. 3 S. 99).

Alle auf die Berechnung der Fracht bezüglichen weiteren Bestimmungen des § 52 BR. bleiben mangels anderweitiger Normen des intl. Uebk. auch fernerhin in Geltung. Auf al. 2 des § 52, betreffend den Zustreifdienst werden wir bei Art. 19 zurückkommen; al. 4, betreffend die Gewichtsermittlung, und das letzte al., betreffend die Wagenüberlastung, haben wir bereits bei Art. 7 einbezogen.

Für den Ansatz der Frachtrechnung ist die Rückseite des Originalfrachtbriefes bestimmt.

7. Zahlung der Fracht.

Uebk. Art. 12.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Er-

BR. § 53.

Zahlung der Fracht.

[1] Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach

messen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versandt nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, möge diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

[3]Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

Art. 12 knüpft unmittelbar an lit. i des Art. 6 an und folgt im Wesentlichen den Bestimmungen des § 53 BR.

Der Frachtbrief enthält, wie bekannt, einen Francaturvormerk, der vom Absender im Falle der Vorausbezahlung der Fracht auszufüllen ist. Im Allgemeinen steht es dem Absender frei, die Frachtgelder bei Abschluß des Frachtvertrages zu bezahlen oder nicht, in welch' letzterem Falle die Fracht als auf den Empfänger angewiesen gilt.

Nach dem Wortlaut des al. 1 ist somit für die Frage, ob die Fracht als auf den Empfänger überwiesen zu gelten habe, nicht der Francaturvormerk, sondern der Umstand maßgebend,

ob die Fracht vom Absender effectiv gezahlt wurde oder nicht. Unseres Erachtens macht daher der Francaturvormerk ohne erfolgte Bezahlung keinen Beweis gegen die thatsächliche Ueberweisung der Gebühren.

Inwieweit der Empfänger zur Zahlung der Fracht ꝛc. verpflichtet ist, gehört übrigens nicht hierher, sondern in den Abschnitt von der Erfüllung des Frachtvertrages, wo diese Frage bei Art. 16 u. 17 ihre Erledigung finden wird.

Immer aber ist der Absender zur Bezahlung der Fracht ꝛc. verpflichtet, wenn der Empfänger in den Frachtvertrag nicht eintritt.

al. 2 regelt den sogenannten Francaturzwang für leicht verderbliche oder geringwerthige Güter im gleichen Sinne, wie BR. § 53 al. 1 zweiter Satz.

al. 3 führt die im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und in den meisten Verbandverkehren bestehende Einrichtung des Francaturvorschusses für alle internationalen Transporte ein.

Will der Versender das Gut frankiren, obwohl die Gesammtgebühren in der Versandtstation mangels directer Tarife nicht genau bestimmt werden können, so soll ihm die Francatur gegen Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages gestattet sein.

Ueber die rücksichtlich des Francatur-Vorschusses zu pflegende Abrechnung enthält das intl. Uebk. keine Bestimmungen, was in der Praxis unangenehme Folgen haben kann, wenn keine Vereinbarungen zwischen den am Transport betheiligten Bahnen bestehen.

Dem Absender wird eventuell nichts übrig bleiben, als bis zur definitiven Abrechnung der Bahnen unter einander (Art. 23) warten zu müssen. Schon deshalb kann der Erlag des Francaturvorschusses der Zahlung in Bezug auf die in al. 4 festgesetzte Verjährungsfrist nicht gleichgestellt werden.

Durch allgemeine Einführung der sogenannten Francaturnoten hätte das intl. Uebk. die bestehende Lücke ausfüllen können.

Da wo Vereinbarungen über die Verrechnung der Francaturen bestehen, bleiben sie natürlich in Geltung.

Das intl. Uebk. regelt, wie sich aus Art. 12 und Art. 6 lit. 1 ergiebt, nur die Francatur der Fracht.

Die Francatur der Zölle und sonstiger Auslagen wird auch fernerhin, aber nur auf Grund diesbezüglicher Vereinbarungen möglich sein, deren Zulässigkeit mangels einer entgegenstehenden Bestimmung des intl. Uebk. nicht bezweifelt werden kann.

Rücksichtlich der Theilfrancaturen, deren ausdrückliche Erwähnung in Art. 6 lit. 1 beantragt, aber abgelehnt wurde, findet sich in den Protokollen (II. S. 140) die Bemerkung, „daß die Beförderung eines Gutes, dessen Fracht theilweise frankirt und theilweise auf den Empfänger angewiesen wird, Complicationen hervorrufen und unter Umständen die Ausstellung eines weiteren Frachtbriefes erfordern kann" — ferner, „daß im Interesse möglichst leichter und einfacher Ausführung der Convention die Abrechnung der am intl. Verkehr betheiligten Bahnen nicht erschwert und deshalb theilweise Francaturen ausgeschlossen werden sollten".

Theilfrancaturen können auf Grund des intl. Uebk. selbst nicht beansprucht werden, doch sind unseres Erachtens Vereinbarungen, welche Theilfrancaturen gestatten, nicht als mit dem intl. Uebk. in Widerspruch stehend zu betrachten, also zulässig, und zwar mangels einer ausdrücklichen Bestimmung des intl. Uebk.

Das vierte al. des Art. 12 bringt den Inhalt des al. 2 § 53 BR. jedoch deutlicher zum Ausdruck. Wenn der Tarif unrichtig angewendet oder Rechnungsfehler bei der Gebührenfestsetzung vorgekommen sind, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten.

Wer der Bahn zur Nachzahlung verpflichtet, wer zur Forderung des zu viel Bezahlten berechtigt ist, richtet sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die wir zum Theil im Abschnitt von der Ablieferung nochmals berühren werden. Speciell die

Forderungsberechtigung der Parteien ist nach Art. 25, der von der Klagslegitimation handelt, zu beurtheilen.

Zur Avisirung der sog. Plusmängel sind die Bahnen durch das intl. Uebk. nicht verhalten, vergl. dagegen BR. § 53 letzter Satz.

Unseres Erachtens können die Landesgesetze den Bahnen diese Avisirungspflicht rücksichtlich der Plusmängel aus intl. Transporten einseitig nicht auferlegen, zum mindesten nicht, insoweit das Plus eine gemeinsame Einnahme in- und ausländischer Bahnen bildet, oder gar letzteren allein zu Gute kommt. Die Landesgesetze können die ihnen unterstellten Bahnen höchstens zur Avisirung ihrer eigenen Plusbeträge anhalten.

Eine wesentliche Neuerung enthält Art. 12 al. 4 in der Festsetzung der Verjährungsfrist für Ansprüche der Plus- bezw. Minusmängel auf 1 Jahr vom Tage der Zahlung (bezw. der definitiven Abrechnung des Francaturvorschusses siehe oben).

In Oesterreich verjähren solche Ansprüche gemäß § 1489 a. b. G. B. erst nach 3 Jahren, in Preußen in 2 Jahren, in Bayern in 3 Jahren ꝛc.

Die einzelnen Bestimmungen des al. 4 über die Verjährung, deren Unterbrechung ꝛc. wollen wir erst im Zusammenhange mit den anderweitigen Verjährungsvorschriften des intl. Uebk. im Abschnitt VII erörtern.

Ueber die Regelung der Frachtreclamationen unter den Eisenbahnen finden wir im intl. Uebk. nichts. Sie ist den allgemeinen oder speciellen Vereinbarungen der Bahnen überlassen.

Die Art der Bezahlung bezw. Creditirung der Frachtantheile der einzelnen Transportbahnen wurde bei Art. 23 im Abschnitt I besprochen (S. 74 ff.).

Endlich sei erwähnt, daß im intl. Uebk. eine Bestimmung über die zulässigen Zahlungsmittel fehlt. Es bleiben daher die landesgesetzlichen Normen, also im Gebiete des deutschen Frachtrechtes jene des von den Zahlungsmitteln handelnden al. 2 des § 6 BR. in Wirksamkeit.

8. Die Nachnahmen.

Uebk. Art. 13.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Ausf.Bst. § 5.

(Zu Art. 13 des Uebereinkommens.)

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

BR. § 54.

Nachnahme und Provision.

[1] Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Specificirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

[2] Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 300 Mark[1] unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

[3] Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

[4] Für baare Auslagen (§. 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

[5] Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (vergl. §. 50 No. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

[6] Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

[1] In Oesterreich-Ungarn 150 Gulden.

Art. 13 ist bei lit. k des Art. 6 ausdrücklich erwähnt.

Man möchte aber auf den ersten Blick zweifeln, ob auch wirklich zwischen lit. k des Art. 6, sowie dem Frachtbriefformulare einerseits und den Bestimmungen des Art. 13 andererseits eine volle Uebereinstimmung besteht. Die Protokolle geben hierüber keine genügende Aufklärung, da zufälligerweise gerade jener Theil der Verhandlungen der II. Conferenz fehlt, aus welchem die jetzige Fassung der lit. k des Art. 6 hervorgegangen ist. Im ersten Entwurfe lautete lit. k einfach: „k) die auf dem Gute haftende Nachnahme".

Den „Baarvorschuß", von welchem lit. k im definitiven Entwurfe spricht, suchen wir in Art. 13 vergeblich.

Klarer liegt die Frage für den französischen Text, und bei eingehender Untersuchung finden wir auch im deutschen Text den Baarvorschuß, wenn auch nicht das Wort, so doch den Begriff.

Für das Verständniß des deutschen Textes sind die an und für sich unklaren, namentlich aber durch die Praxis verquickten deutschrechtlichen Begriffe des § 54 BR. irreführend. Ohne uns auf das deutschrechtliche Nachnahmeverfahren näher einzulassen, wollen wir nur bemerken, daß das BR. „Spesennachnahmen" und sogenannte „Vorschüsse auf den Werth des Gutes" (richtiger Werthnachnahmen) unterscheidet, erstere als Nachnahmen nach Eingang, letztere als Baarvorschüsse denkt, während in der Praxis meist die Spesennachnahmen als Baarvorschüsse, die Werthnachnahmen (Vorschüsse auf den Werth des Gutes) als Nachnahmen nach Eingang behandelt werden.

Art. 13 steht nicht auf der Basis des BR., er kennt nur einen Begriff der Nachnahme, welcher die beiden deutschrechtlichen Begriffe der Spesennachnahme und der Werthnachnahme umfaßt. Die Nachnahme des intl. Uebk. ist eine Belastung des Gutes zu Gunsten des Absenders mit einem Geldbetrage, von dessen Bezahlung durch den Empfänger die Ablieferung des Gutes abhängig gemacht ist. Die Nachnahme, also der das Gut belastende Betrag, kann dem Absender seitens der

Bahn erst nach Eingang oder im Vorhinein ausbezahlt werden, d. h. Nachnahme nach Eingang und Baarvorschuß (Nachnahme im Vornherein) sind nur zwei verschiedene Formen, in welchen die Nachnahme (jede Nachnahme) aufgegeben werden kann; verpflichtet ist die Bahn aber nur zur Zulassung der Nachnahme nach Eingang.

Dies zur Orientirung im Allgemeinen vorausgeschickt, wenden wir uns nun den einzelnen Bestimmungen des Art. 13 zu.

Dem al. 1 entnehmen wir in Bezug auf die Auflage der Nachnahme Folgendes:

a) Nur der Absender ist zur Belastung des Gutes mit einer Nachnahme berechtigt.

Daraus ergiebt sich, daß die überwiesenen Frachten der einzelnen am Transport betheiligten Bahnen ebensowenig als Nachnahmen zu betrachten und zu behandeln sind, wie die im Art. 11 al. 2 erwähnten Baarauslagen der Bahn (vergl. dagegen § 54 BR. al. 3 Satz 2 und al. 4).

Nach intl. Uebk. kann daher auch für Baarauslagen der Bahn die Nachnahmeprovision nicht berechnet werden, doch dürfte es nach Art. 11 al. 2 keinem Anstand unterliegen, für diese Baarauslagen bezw. die damit verbundenen Leistungen in den Tarifen eine besondere Art von Provision vorzusehen; andernfalls könnten die Bahnen höchstens einen Zinsenanspruch geltend machen.

b) Güter, welche dem Francaturzwang unterliegen (Art. 12 al. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden. Neu ist dieses Verbot im Vergleich zu § 54 BR., doch kommt es bereits derzeit mehrfach, so in den bayerischen Zusatzbestimmungen zum BR. und in vielen Verbandtarifen vor. Seine Begründung findet dieses Verbot in der folgenden Bestimmung.

c) Für jede zulässige Nachnahme besteht eine absolute und eine relative Höhengrenze, erstere bildet der Werth des Gutes, letztere der in den Ausf.Bst. § 5 festgesetzte Betrag von 2000 Francs per Frachtbrief (wegen Umrechnung in die Landeswährung siehe § 11 Ausf.Bst. S. 102).

Eine das relative Maximum des § 5 Ausf.Bst. übersteigende Nachnahme setzt das Einverständniß aller am Transporte betheiligten Bahnen voraus. Das absolute Maximum, d. i. der Werth des Gutes, darf auch einverständlich nicht überschritten werden.

Welcher Werth für die Maximalhöhe der Nachnahme maßgebend sein soll, ist in Art. 13 nicht gesagt.

Zweifellos ist es der Werth des Gutes in der Versandtstation, weil nur dieser Werth bei der Aufgabe als der Bahn bekannt vorausgesetzt werden kann.

Hiefür spricht ferner der Umstand, daß nach intl. Uebk. auch für die Haftungsfragen der Werth des Gutes am Ort und zur Zeit der Aufgabe entscheidet.

Uebrigens enthalten die Protokolle (II S. 94) die Bemerkung, „daß man absichtlich nicht genau bestimmt hat, welcher Werth des Gutes in Art. 13 gemeint ist, da es lediglich die Absicht dieser Bestimmung ist, auszusprechen, daß der Betrag der Nachnahme in einer gewissen Beziehung zum Werth stehe und denselben nicht unverhältnißmäßig übersteige“.

Soweit es sich um Baarvorschüsse handelt, werden die Bahnen ohnedies vorsichtig zu Werke gehen. Bei Nachnahmen nach Eingang ist auch eine den Werth des Gutes übersteigende Höhe von keiner besondern Gefahr, auch ist eine jede, das absolute Maximum übersteigende Nachnahme deshalb noch nicht nichtig. Es fehlt im Art. 13 eine eigentliche Sanction für die gesetzliche Beschränkung der Höhe der Nachnahme. Dem Empfänger erwachsen aus der Verletzung dieser Norm gewiß keine Rechte, es ist also lediglich Sache der Bahn, Ueberlastungen des Gutes mit Nachnahme im Sinne des Art. 13 hintanzuhalten, zumal die Hinterbahnen das Recht hätten, ein Gut mit zu hoher Nachnahme unter Berufung auf Art. 13 (bezw. Art. 5) von der Weiterbeförderung auszuschließen.

Ueber das relative Maximum des § 5 Ausf.Best. vergl. BR. § 54 al. 2.

Das BR. beschränkt die Höhe der Baarvorschüsse, Art. 13

bezw. § 5 Ausf.Bst. setzten für jede Nachnahme, ohne Rücksicht auf die Form der Auflage (ob nach Eingang oder im Vorhinein) ein Maximum fest. Dieses Maximum ist nur dann zulässig, wenn der Werth des Gutes das Maximum erreicht oder übersteigt, andernfalls darf das Gut nur bis zu seinem Werth belastet werden.

Die anscheinend so selbstverständliche Bestimmung des al. 1, daß die Ueberschreitung des relativen Maximum der Ausf.Bst. bis zum vollen Werth des Gutes durch Einverständniß der betheiligten Bahnen gestattet ist, hat unseres Erachtens nur dann einen Sinn, wenn man das Princip der absoluten Wirksamkeit als ein unbedingtes so auffaßt, daß auch dem Publicum günstigere Bestimmungen gegenüber dem intl. Uebk. nicht bezw. nur insoweit zulässig sind, als es das intl. Uebk. selbst ausdrücklich gestattet (vergl. das bei § 1 Ausf.Bst. zu Art. 3 S. 60 ff. und bei Art. 4 S. 64 Gesagte).

al. 2 gewährt der Bahn für jede aufgegebene Nachnahme die tarifmäßige Provision.

Das Wort „aufgegebene" will kurz dasselbe besagen, was im BR. § 54 al. 3 erster Satz weitläufig auseinander gesetzt ist, daß schon die Aufgabe der Nachnahme das Recht zur Provisionsberechnung begründet, gleichviel, welches das weitere Schicksal der Nachnahme ist.

al. 3 handelt von der Form der Nachnahmeauflage, die durch den Zeitpunkt der Zahlung des Nachnahmebetrages an den Absender bedingt ist.

Grundsätzlich ist die Bahn nach intl. Uebk., wie erwähnt, nur zur Zulassung von Nachnahmen nach Eingang, also nur zur Auszahlung der Nachnahme an den Absender nach erfolgter Einzahlung seitens des Empfängers verpflichtet (vergl. dagegen BR. § 54 al. 2).

Der zweite Satz des al. 3 will nur sagen, daß dies nicht bloß für Nachnahmen, welche de facto Werthnachnahmen sind, sondern auch für sog. Spesennachnahmen gilt, das sind Auslagen, die vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht wurden.

Der Grund dieser besondern Erwähnung der Spesennachnahmen, trotzdem das intl. Uebk. sonst zwischen Werth- und Spesennachnahmen keinen Unterschied macht, mag darin liegen, daß in der bisherigen Praxis Spesennachnahmen, namentlich Speditionskosten, meist als Baarvorschüsse behandelt wurden.

Aber gerade aus diesem zweiten Satz des al. 3 ergiebt sich a contrario, daß die Bahn das Recht (nur eben nicht die Pflicht) hat, Spesennachnahmen sowie Werthnachnahmen, kurz jede Nachnahme, dem Absender gleich bei der Aufgabe ganz oder theilweise auszuzahlen. Insofern die Bahn dies thut, kann also auch nach intl. Uebk. von einem „Baarvorschuß“ die Rede sein.

Hierdurch wird nun auch lit. k des Art. 6 verständlich.

Die Hinweisung auf Art. 13 bedeutet soviel, daß die Nachnahme als „nach Eingang“ oder als „Baarvorschuß“ vorgeschrieben werden kann, wenn die Bahn einen solchen bewilligt.

Da das intl. Uebk. weder Aufnahmsscheine, noch besondere Nachnahmebegleitscheine kennt, so muß der abgestempelte Frachtbrief bezw. das Frachtbriefduplicat auch als Beweis für die Nachnahme, und zwar sowohl für die Höhe, als für die Form der Auflage dienen. Deshalb enthält das Frachtbriefformular auch zwei getrennte Rubriken für Nachnahmen (1. Baarvorschuß, 2. nach Eingang).

Auf die richtige Ausfüllung dieser Rubriken werden die Parteien und insbesondere die Bahnen wohl zu achten haben.

Daß die Nachnahmebeträge mit Buchstaben angesetzt sein müssen, ist im Formulare ausdrücklich und in einer kategorischen Form gesagt, welche unseres Erachtens eine andere Art der Vorschreibung als ungiltig erscheinen läßt, wenn die Zustimmung der Bahn zu dieser andern Vorschreibungsart nicht unzweifelhaft erwiesen werden kann.

Eine absolute Ungiltigkeit mangels der Form kann unseres Erachtens nur dann für eine Angabe, Erklärung 2c. behauptet werden, wenn dies vom intl. Uebk. (wie z. B. im Art. 15) ausdrücklich ausgesprochen ist, was hier nicht zutrifft.

Die Rubrik „Specification der Nachnahme“ im neuen

Frachtbriefformulare ist dem Formulare des BR. entlehnt, wiewohl im intl. Uebk. selbst eine dem § 54 BR. analoge Bestimmung des Inhaltes fehlt, daß die Specification der Nachnahme, speciell der Spesennachnahme, verlangt werden kann.

Die Vertragsbahnen werden jedoch unter Berufung auf das Frachtbriefformular die Specificirung der Nachnahmen auch bei intl. Transporten fordern können.

Aus al. 3 läßt sich weiters indirect ableiten, daß die Nachnahme nach Eingang sofort oder doch ehestens nach erfolgter Bezahlung seitens des Empfängers dem Absender auszuzahlen ist.

Die eingegangene Nachnahme ist aber nach intl. Uebk. nur dem Absender (bezw. dessen legitimirtem Vertreter oder Rechtsnachfolger) auszubezahlen, nicht etwa dem Inhaber des Duplicatfrachtbriefes oder eines Nachnahmescheines 2c.

Der Ausdruck „Absender" in al. 3 ist präciser, als der Ausdruck „dem zum Empfange Berechtigten" des letzten al. § 54 BR.

Die Pflicht der Versandtbahn zur Avisirung des Absenders von dem Eingange der Nachnahme ist im intl. Uebk. nicht zu finden. Es bleiben daher die betreffenden Bestimmungen der Landesgesetze, so BR. § 54 letzter Satz, und die zu denselben erflossenen Verordnungen unverändert in Wirksamkeit.

Auch die Pflicht der Bahnen, sich untereinander vom Eingange der Nachnahmen zu verständigen, ist im intl. Uebk. nicht geregelt.

Soweit es sich um Bahnen handelt, zwischen welchen keine Vereinbarungen bestehen, ist allerdings durch Art. 23 al. 1 insofern vorgesehen, als die abliefernde Bahn verpflichtet ist, den einzelnen Transportbahnen ihre Forderungen sofort nach der Ablieferung auszubezahlen.

Immerhin kann dieser Vorgang längere Zeit in Anspruch nehmen und der Absender eventuell in die Lage kommen, den Eingang der Nachnahme erst beweisen zu müssen.

Hier zeigt sich wieder eine Lücke des intl. Uebk., die durch

allgemeine Einführung der sog. Spesenavisi leicht zu beseitigen gewesen wäre.

al. 4 enthält eine neue, im HGB. bezw. BR. nicht vorfindliche, durch die Rechtsprechung aber bereits principiell anerkannte Norm im Interesse des Publicums.

Die Eisenbahn, welche ein Gut ohne Einziehung der dasselbe belastenden Nachnahme abliefert, haftet dem Absender für seinen hieraus erwachsenden Schaden bis zum Betrage der Nachnahme.

Die Voraussetzung dieser Haftung ist also ein Schaden auf Seite des Absenders; liegt ein solcher vor, so muß ihn die Bahn, und zwar bis zur Höhe der Nachnahme, sofort ersetzen, d. h. sie darf nicht erst die Nachzahlung seitens des Empfängers abwarten. Letzterem gegenüber bleibt ihr freilich der Rückgriff ausdrücklich gewahrt.

Im Hinweis auf die Art. 20 und 21 sei schließlich noch erwähnt, daß das intl. Uebk., welches zwischen den verschiedenen Nachnahmearten eben keinen Unterschied kennt, für jede Nachnahme das gesetzliche Pfandrecht gewährt, das nach deutschem Frachtrecht den Werthnachnahmen streitig gemacht wird.

9. Die Lieferfrist.

Uebk. Art. 14.

Die Ausführungs-Bestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximal-Lieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Specialtarife zu reducirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

BR. § 57.

Lieferungszeit. Berechnung derselben.

[1] Jede Bahnverwaltung publizirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebiets Lieferungszeiten, welche sich aus Expeditions- und Transportfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximal-Ansätze nicht überschreiten dürfen:

a) für Eilgüter:
   1) Expeditionsfrist . . . . 1 Tag;
   2) Transportfrist für je auch nur angefangene 300 km . . . . 1 Tag.

b) Für Frachtgüter:
   1) Expeditionsfrist . . . . 2 Tage,

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Ausf.Bst. § 6.

(Zu Art. 14 des Uebk.)

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 1 Tag;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . 1 Tag;

b) für Frachtgüter:
   1. Expeditionsfrist . . . . 2 Tage;
   2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . 2 Tage;

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahn-Verwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabs- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. Für Messen.
2. Für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3. Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transporte theilnehmende Bahnen verbindet.

2) Transportfrist bei einer Entfernung bis zu 100 km . . . . 1 Tag,

bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 km . . . . 1 Tag.

[2] Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammt-Entfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Anmerkungen: Im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre kann von der obersten Aufsichtsbehörde für den Uebergang von einer Bahn auf die andere oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung ein Zuschlag an der Expeditionsfrist von höchstens 6 Stunden bei Eilgütern und von höchstens 12 Stunden bei Frachtgütern für jeden Uebergang bewilligt werden. Für Uebergänge über Verbindungsbahnen in größeren Orten und nicht überbrückte Flüsse (mittelst Trajekts) können von der obersten Aufsichtsbehörde noch weitere Zuschlagsfristen der betreffenden Verwaltung zugestanden werden. Für Frachtsendungen, deren Lieferzeit an einem Sonntage abläuft, wird dieselbe im inneren österreichisch-ungarischen Verkehre bis 12 Uhr

4. **Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.**

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraph, Ziffer 1 bis 4, für die einzelnen Staaten als facultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfrist-Ueberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung giltig geschehen kann, nach **den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen** zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu constatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, Mittags des nächstfolgenden Montags erstreckt.

Die in den vorbezeichneten Fällen bewilligten Zuschlagsfristen treten im Vereins-Verkehre den nach den Bestimmungen in den Absätzen 1 und 2 dieses Paragraphen sich berechnenden Lieferungszeiten hinzu.

[3] Den Eisenbahn-Verwaltungen wird vorbehalten, für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde der betreffenden Verwaltung Zuschlagsfristen festzusetzen und zu publiciren.

[4] Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagsfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig publicirt wird.

[5] Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§. 49 und 50) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§. 59), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahn-Reglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

[6] Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

[7] Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Ein Hinweis auf die einen wichtigen Factor des Frachtvertrages bildende Lieferfrist findet sich in lit. e des Art. 6.

Art. 14 stellt in al. 3, ähnlich wie BR. § 57 al. 1, den Grundsatz auf, daß sich die Lieferfrist nach den in concreto für den Transport zur Anwendung kommenden Tarifen richten soll. Diese dürfen aber gemäß al. 1 hinsichtlich der Maximal-Lieferfrist, der Berechnung, des Beginnes, der Unterbrechung und des Endes der Lieferfrist nichts enthalten, was mit den diesbezüglich in den Ausf.Bst. § 6 festgesetzten Normen in Widerspruch steht.

Thatsächlich ist daher der Spielraum der Tarife in Bezug auf die Lieferfristbestimmungen ein sehr beschränkter (ebenso nach § 57 BR.).

Kraft der absoluten Wirksamkeit des intl. Uebk. sind die Normen des § 6 Ausf.Bst. nicht bloß für die Bahnen bei der Verfassung der Tarifvorschriften für intl. Transporte maßgebend, sie setzten auch jene Bestimmungen der Landesgesetze bezw. Reglemente, welche mit ihnen in Widerspruch stehen, für intl. Transporte außer Geltung. Dies ist insbesondere hinsichtlich der staatlich bewilligten Zuschlagsfristen von großer, praktischer Wichtigkeit, wie wir bald sehen werden.

Eine einzige Ausnahme von der bindenden Kraft des § 6 der Ausf.Bst. wird in al. 2 des Art. 14 zu Gunsten solcher Specialtarife gemacht, welche nach Maßgabe der Landesgesetze bei reducirten Preisen verlängerte Lieferfristen feststellen.

Solche Specialtarife dürfen da, wo sie zu Recht bestehen, auch im intl. Verkehr zur Anwendung kommen, und lit. e des Art. 6 giebt dem Versender das Recht, die Anwendung derartiger Specialtarife im Frachtbriefe vorzuschreiben.

Im Gebiete des deutschen Frachtrechtes, speciell in Oesterreich und Deutschland, sind solche Specialtarife derzeit nicht zuläßig, und würde deren Einführung eine Aenderung der staatlichen BR. erfordern.

al. 2 des Art. 14, welches daher für uns kein unmittelbares Interesse hat, ist doch insofern bemerkenswerth, als es die einzige Inconsequenz gegenüber dem sonst durchwegs festgehaltenen Principe enthält, daß die einheitlichen Normen des intl. Uebk. durch einseitige interne Bestimmungen nicht modificirt werden dürfen. Die Landesgesetze treten meist nur da ein, wo eine einheitliche Regelung fehlt.

Zum mindesten hätte die Ueberschreitung der in den Ausf.Bst. einheitlich festgesetzten Maximallieferfristen an eine ähnliche Bedingung geknüpft werden sollen, wie die Ueberschreitung des relativen Maximum der Nachnahme in Art. 13, oder die Zulassung von Tarifen mit beschränkter Haftung (Art. 35), nämlich an die Bedingung, daß die Ausnahme (also hier die Lieferfristverlängerung) für die ganze Transportstrecke unter Zustimmung aller betheiligten Factoren Anwendung finde.

Man hat dies nicht gethan und damit in ganz ungerechtfertigter Weise eine Bresche in das intl. Uebk. zu Gunsten der Bahnen einzelner Staaten geschossen.

Wenden wir uns nun dem § 6 Ausf.Bst. zu. al. 1 und 2 befassen sich mit den Maximallieferfristen. In Bezug auf die Unterscheidung von Expeditions- und Transportfristen lehnt sich das intl. Uebk. völlig an § 57 BR. an.

Die Dauer der Expeditionsfrist ist die gleiche, wie im BR.

Die Transportfristen sind (etwas kürzer als die früheren) etwas länger, als die dermaligen des BR., wie ein Blick auf die Texte zeigt.

Hinsichtlich der Berechnung der Gesammtlieferfrist giebt al. 2 des § 6 Ausf.Bst. eine wörtliche Wiederholung des al. 2 § 57 BR.

Neu ist somit nur die Verlängerung der Maximal-Transportfrist. Da § 6 nur Maximalfristen aufstellt, könnten die Regierungen von Oesterreich-Ungarn und Deutschland die ihnen unterstellten Bahnen zur Anwendung der jetzigen kürzeren Fristen auch für intl. Transporte nöthigen, indem sie die Maximalfristen der Ausf.Bst. auch in den Tarifen für intl. Verkehre nicht zulassen.

Es wäre dies jedoch in doppelter Weise ungerechtfertigt:

Erstens, weil bei intl. Transporten, welche zahlreiche Bahnen passiren, die Einhaltung der Lieferfrist überhaupt schwieriger ist, und daher die einseitige Verkürzung der Gesammtlieferfrist alle am Transport betheiligten Bahnen benachtheiligen kann, da eventuell alle an der Entschädigung für Lieferfristüberschreitung participiren müssen.

Zweitens aber scheint speciell in Oesterreich eine Verlängerung der jetzigen Lieferfristen bis zum Maximum des § 6 Ausf.Bst. geradezu geboten, weil gewisse Zuschlagsfristen, die von der Regierung für den internen Verkehr genehmigt sind, auf intl. Transporte keine Anwendung finden dürfen.

Gemäß al. 3 des § 6 Ausf.Bst. sind nämlich Zuschlagsfristen im intl. Verkehre unter der Voraussetzung, daß die Gesetze und Reglemente der Vertragsstaaten solche überhaupt gestatten, nur für die in § 6 bezeichneten vier Fälle zuläßig.

Hieraus ergiebt sich und ist in den Protokollen (II S. 146) ausdrücklich betont, daß anderweitige Zuschlagsfristen, auch wenn die Landesgesetze sie gestatten, bei intl. Transporten nicht angewendet werden dürfen.

Zu letzteren gehören die in Oesterreich-Ungarn von der Regierung im internen Verkehre für den Uebergang von einer

Bahn auf eine andere, oder selbst auch für den Uebergang von einer Linie auf eine andere Linie derselben Bahnverwaltung bewilligten Zuschläge an der Expeditionsfrist, die auch im Vereinsverkehre aufrecht erhalten werden.

al. 3 des § 6 Ausf.Bst. läßt hingegen für den intl. Verkehr nur folgende Arten staatlich genehmigter Zuschlagsfristen zu:

1. für Messen. In Oesterreich und dem Vereinsgebiete bestehen solche Zuschlagsfristen derzeit nicht mehr;
2. für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, z. B. Güteranstauung rc., vergl. § 57 al. 3 BR. Die erwähnten regelmäßigen Zuschlagsfristen der Anmerkung zu § 57 BR. für Oesterreich-Ungarn können hier nicht subsumirt werden;
3. für Trajectanstalten und Verbindungsbahnen, vergl. auch Anmerkung zu § 57 BR.; endlich
4. für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Auch unter diesen Gesichtspunkt lassen sich nur die wenigsten der bewußten, speciell österreichischen Zuschlagsfristen unterbringen, die somit zum größten Theil nach intl. Uebk. unzulässig erscheinen.

Der principielle Ausschluß von Zuschlagsfristen für den Uebergang von Bahn zu Bahn bezw. von Land zu Land muß vom praktischen Standpunkte aus als hart und ungerechtfertigt bezeichnet werden.

Die Umladungen, die man durch die Unzulässigkeit solcher Zuschlagsfristen erschweren wollte, werden trotz des intl. Rechtsschutzes des rollenden Materiales gegen Execution im Auslande häufig unvermeidlich sein, und zwar nicht nur wegen des Mangels von Vereinbarungen über den Wagenübergang, die noch nicht für alle Verkehre bestehen, nicht nur aus betriebstechnischen und commerciellen, sondern auch aus strategischen Gründen, welche eine besondere Berücksichtigung verdient hätten.

Die unbedeutende Verlängerung der Maximaltransportfristen ist dem gegenüber eine geringe Entschädigung, und es wäre daher sehr unbillig, wenn die Regierungen, speciell in Oesterreich-Ungarn, den ihnen unterstellten Bahnen auch diese entziehen wollten.

Die Bestimmungen des intl. Uebk. über die Zuschlagsfristen lassen sich dahin charakterisiren, daß das intl. Uebk. im § 6 Ausf.Bst. die Zulässigkeit der Zuschlagsfristen in materieller Beziehung festsetzt, die formelle Zulässigkeit von den Landesgesetzen abhängig macht. al. 4 des § 6 Ausf.Bst. bringt diese Natur der Zuschlagsfristen des intl. Uebk. mit den Worten: „für die einzelnen Staaten als facultativ zuläßig bezeichnete Zuschlagsfristen" entsprechend zum Ausdruck.

Die internen Anordnungen über die Form der Genehmigung und Publication der Zuschlagsfristen, wie al. 4 des § 57 BR., bleiben unverändert in Wirksamkeit.

al. 4 des § 6 Ausf.Bst. enthält als Neuerung die praktische Vorschrift, daß jede Bahn, welche von einer zulässigen Zuschlagsfrist Gebrauch macht, auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der in Anspruch genommenen Zuschlagsfrist angeben soll. Durch diese Bestimmung wollte man weitere Recherchen über etwaige Zuschlagsfristen bei jedem über die normale Lieferzeit verzögerten Transport ersparen, zumal die von den Landesgesetzen bedingten Zuschlagsfristen nicht allseits als bekannt vorauszusetzen sind.

Der Sinn des al. 4 ist klarer, als sein Wortlaut; auch hier ist der französische Text besser gelungen, als der deutsche.

Besonders unglücklich gewählt ist der Ausdruck „Lieferfrist-Ueberschreitung". Die Benützung einer zulässigen Zuschlagsfrist, welche einen Theil der Gesammtlieferfrist bildet, kann ebensowenig als Lieferfrist-Ueberschreitung bezeichnet werden, als die Bahn eine Lieferfrist-Ueberschreitung „in Anspruch nehmen kann". In Anspruch nimmt die Bahn nach al. 4 die zulässige Verlängerung der Lieferzeit (l'augmentation du délai). Leicht ver-

ständlich wird der Sinn des al. 4, wenn man das Wort „Lieferfrist-Ueberschreitung“ einfach durch „Zuschlagsfrist“ ersetzt.

In den Protokollen (II S. 147) ist der Wunsch ausgesprochen, daß sich die Vertragsstaaten bezw. Vertragsbahnen die für Messen erforderlichen Zuschlagsfristen im Wege des Centralamtes mittheilen sollten; dieser berechtigte Wunsch wäre auf die Mittheilung aller regelmäßigen Zuschlagsfristen auszudehnen. Die Pflicht zu solchen Mittheilungen wurde nicht festgesetzt, die Bahnen werden sich ihr aber voraussichtlich im eigenen Interesse gern freiwillig unterziehen.

Vom praktischen Standpunkt ist es bedauerlich, daß nach al. 4 den Bahnen die Verpflichtung zur Beisetzung des Uebergangsstempels auf den Frachtbrief nur für den Fall auferlegt wurde, wenn sie von einer Zuschlagsfrist Gebrauch gemacht haben. Viele Erhebungen, viel Schreibwerk könnte erspart werden, wenn jeder Uebergang von einer Bahn auf die folgende durch Abstempelung im Frachtbrief ersichtlich wäre.

Im Frachtbrief-Formulare ist auf der Rückseite des Original-Frachtbriefes ein genügender Raum für Uebergangsstempel vorgesehen, so daß auch diesfalls zu erwarten steht, die Bahnen werden ohne ausdrückliche Verpflichtung und selbst bei Mangel besonderer Vereinbarungen im eigenen Interesse für eine entsprechende Abstempelung der Frachtbriefe Sorge tragen.

al. 5 und 6, betreffend den Beginn und das Ende der Gesammtlieferfrist, stimmen mit al. 5 des § 57 BR. im Principe völlig überein. Die Modificationen ergeben sich daraus:

1) daß gemäß Art. 8 für den Vertragsabschluß nach intl. Uebk. nicht die Abstempelung des Frachtbriefes mit dem Expeditionsstempel (§ 57 BR.), sondern die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief zur Beförderung maßgebend, und
2) daß das Ablieferungs-Verfahren durch das intl. Uebk. nicht einheitlich geregelt ist.

Den ersten Punkt haben wir bei Art. 8 eingehend erörtert. An dem Zeitpunkt des Beginnes der Lieferfrist wird durch die

Verschiedenheit der Ausdrucksweise des § 6 Ausf.Bst. und des § 57 BR. nichts geändert.

Auf den zweiten Punkt werden wir erst im Abschnitt von der Ablieferung zurückkommen. Da jedoch das Ablieferungs-Verfahren kraft intl. Uebk. nach Maßgabe der Landesgesetze fortbestehen wird, so bleibt es auch hinsichtlich der „Einhaltung" der Lieferfrist im Gebiete des deutschen Frachtrechtes beim status quo.

Daß bei Restante-Sendungen, welche dem Empfänger im Sinne des al. 4 weder zugestellt noch avisirt werden können, die Bereitstellung zur Abnahme behufs Wahrung der Lieferfrist genügt, ist wohl selbstverständlich.

al. 7 ist dem al. 7 des § 57 BR. nahezu wörtlich nachgebildet. Zu bemerken wäre nur, daß im § 6 Ausf.Bst. das Ruhen der Lieferfrist auch für die Dauer der zollamtlichen und polizeilichen Abfertigung ausdrücklich betont wurde, zu letzterer gehört z. B. die behördlich angeordnete Tränkung oder Bespritzung der Thiere 2c.

Es wäre praktisch gewesen, auch die Ersichtlichmachung solcher Fristen, während welcher die Lieferzeit ruht, ebenso wie die Angabe der Zuschlagsfristen (al. 3) im Frachtbriefe anzuordnen. Bedauerlicher Weise ward auch dies übersehen und bleibt dem vereinbarten oder freiwilligen Vorgehen der Bahnen überlassen.

Die vier letzten al. des § 6 Ausf.Bst. befassen sich mit dem Einfluß der Sonntage auf die Dauer der Lieferfrist.

Wir haben bereits im Abschnitt I Unterabtheilung 4 S. 70, 71 bemerkt, und es wurde auch in den Protokollen (I. S. 17) anerkannt, daß die Vorschriften über die Sonntagsruhe als wesentlich polizeilicher Natur der Gesetzgebung der einzelnen Vertragsstaaten überlassen werden müssen. Trotzdem und obwohl es außer den Sonntagen noch verschiedene gesetzliche Festtage giebt, überdies bei dem eventuellen Beitritt der Türkei zum intl. Uebk. auch auf den türkischen Sonntag (d. i. den Freitag)

entsprechend Rücksicht zu nehmen wäre, glaubten die Redactoren doch im Interesse der Sonntagsruhe ein Uebriges thun zu müssen.

Die von den Landesgesetzen über die Sonntagsruhe zu regelnden Fragen der Zulässigkeit der Güteraufnahme und Güterabgabe wurden selbstverständlich vom intl. Uebk. nicht berührt, so daß, wie bereits im Abschnitt I an der vorcitirten Stelle erwähnt, die Bestimmungen des BR. § 56 al. 2 und 3 über die Güteraufnahme und Abgabe an Sonntagen unverändert in Geltung bleiben.

Bei den nur auf die Lieferfristberechnung und nicht auf die Manipulation bezüglichen Vorschriften des § 6 Ausf.Bst. ging man von dem Standpunkt aus, daß gleichviel, ob die Landesgesetze die Sonntagsruhe anordnen oder nicht, Manipulationen zum Zwecke der Einhaltung der Lieferfrist von Frachtgütern, insbesondere die Verladung bezw. Ausladung der Frachtgüter und die damit verbundene Manipulation, Verrechnung ꝛc. an Sonntagen nicht nöthig sein sollen.

In diesem Sinne sind al. 8 und 9, welche laut al. 10 nur für Frachtgut, nicht für Eilgut gelten, zu verstehen. Ganz neu ist die Bestimmung des al. 8, daß der Beginn der Lieferfrist um 24 Stunden verschoben wird, wenn der der Auflieferung des Frachtgutes folgende, also der erste zählende Tag, ein Sonntag ist.

Durch al. 9 wird die Dauer der Lieferfrist um 24 Stunden verlängert, wenn sie an einem Sonntag ablaufen sollte. Die gleiche Bestimmung besteht bereits für die directen Verkehre von Oesterreich nach Deutschland.

In Oesterreich wird die Lieferfrist in diesem Falle gemäß Nachtrag X zum österreichischen BR. nur bis 12 Uhr Mittags des nächstfolgenden Montages erstreckt.

Die Vorschriften der al. 8 und 9 sind, wie bemerkt, unabhängig von den Landesgesetzen, aber auch unabänderlich durch diese und kommen überall den Bahnen zu Gute.

Die landesgesetzlichen Bestimmungen zur Heiligung gewisser

Feiertage haben auf den Beginn und Ablauf der Lieferzeit keinen Einfluß und sind nur für die Manipulation maßgebend.

Eine Verlängerung der Lieferfrist durch dazwischenfallende Sonntage hat das intl. Uebk. als solches nicht festgesetzt, doch erklärt al. 11 des § 6 Ausf.Bst. jene Bestimmungen der Landesgesetze oder internen Reglemente auf intl. Transporte anwendbar, welche die Transportfrist (nicht die Expeditionsfrist) um die in diese fallende Sonntage oder gewisse Feiertage verlängern.

Im Gebiete des deutschen Frachtrechtes besteht eine Unterbrechung der Transporte an Sonn- und Feiertagen derzeit nicht.

Für die Berechnung der Gesammtlieferfrist im einzelnen Falle wird es von Wichtigkeit sein, daß auch solche Unterbrechungen bezw. Verlängerungen der Transportfrist im Frachtbriefe ersichtlich gemacht werden.

Besondere Lieferfristen für Thiertransporte oder Lebensmittel, sogenannte „kurze Lieferzeiten" hat das intl. Uebk. nicht aufgestellt.

Von der Vertheilung der Gesammtlieferfrist bezw. der Expeditions- und Transportfristen auf die einzelnen am Transport betheiligten Bahnen handelt § 10 Ausf.Bst. zu Art. 48 (s. Abschnitt VIII).

Dem Publicum gegenüber kommt auch nach intl. Uebk. nur die Einhaltung der Gesammtlieferfrist in Betracht.

III. Abänderung des Frachtvertrages und vorzeitige Auflösung desselben.

Uebk. Art. 15, 18.
Ausf.Bst. § 7.

HGB. Art. 402, 405, 394 al. 2.
BR. §§ 58, 59.
Uebk. zum BR. Art. 28.

In diesem Abschnitt sind jene Rechtsverhältnisse zusammengefaßt, welche sich zwischen dem Abschluß (Abschnitt II) und der Erfüllung des Frachtvertrages (Abschnitt IV) ergeben.

Hieher gehört 1. die Abänderung des Frachtvertrages durch nachträgliche Anweisung, sog. Verfügung (Disposition)

des Absenders (Art. 15 und § 7 Ausf.Bst.), und 2. der Einfluß der sog. zeitweiligen (bezw. auch der dauernden) Verhinderung des Transportes (Art. 18) auf den Frachtvertrag.

Das deutsche Frachtrecht bildet in beiden Beziehungen die Grundlage des intl. Uebk. und zwar:

ad 1. Art. 402 HGB. und § 59 BR.,

ad 2. Art. 394 al. 2 HGB. und § 58 BR.

Hinsichtlich des Verfügungsrechtes des Absenders zeigt das intl. Uebk. aber wesentliche principielle Neuerungen. Die wichtigste, auch für andere Rechtsverhältnisse maßgebende Neuerung besteht darin, daß die Ausübung des Verfügungsrechtes des Absenders durch die Vorweisung des Frachtbriefduplicates bedingt ist.

Die Gründe und Consequenzen dieser neuen Bestimmung werden wir bei Art. 15 eingehend besprechen. Aus ihr erhellt, warum das Frachtbriefduplicat im Art. 8 (s. S. 119) als obligatorisch erklärt wurde. Der Besitz des Frachtbriefduplicates macht den Absender zum Verfügungsberechtigten im Sinne des intl. Uebk. Dies ist jedoch nicht so zu verstehen, als wäre das Verfügungsrecht über das Gut an den Besitz des Frachtbriefduplicates derart geknüpft, daß es mit dem letzteren an den jeweiligen Besitzer übergeht.

Auch nach intl. Uebk. ist bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag nur der Absender verfügungsberechtigt, aber er ist es nicht mehr unbeschränkt, wie im deutschen Frachtrecht, sondern beschränkt durch die Vorweisung des Frachtbriefduplicates.

Aehnlich wie nach deutschem Frachtrecht erlischt das Verfügungsrecht des Absenders mit dem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte; von diesem Zeitpunkt ist der Empfänger verfügungsberechtigt.

Dieses Verfügungsrecht des Empfängers wird jedoch erst bei oder durch Erfüllung des Frachtvertrages existent und kann keine Aenderung des Frachtvertrages bewirken, gehört daher

nicht in diesen Abschnitt, sondern in den folgenden. Hier kommt nur das Verfügungsrecht des Absenders in Betracht.

Die beregte Neuerung des Art. 15 übt auch ihren Einfluß auf die Rechtsverhältnisse bei der sog. zeitweisen Verhinderung des Transportes (Art. 18) rücksichtlich der hierdurch veranlaßten Verfügungen.

Von großer Bedeutung ist die Verfügungsberechtigung des Absenders hinsichtlich der Activlegitimation, Art. 26 (Abschnitt V).

Wir haben bereits bei Art. 10 betreffs der Intervention bei der Zollbehandlung gesehen, daß in den definitiven Entwürfen das Wort „der Verfügungsberechtigte" nicht in dem Vollbewußtsein der Consequenzen im Sinne des Art. 15 gebraucht wird, und wir werden weiters sehen, daß überhaupt nicht alle Consequenzen der neuen Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders im intl. Uebk. gezogen wurden, so daß wir auf viele Fragen keine unzweifelhafte Antwort finden.

Ehe wir uns den noch manche, mehr oder minder namhafte Neuerung bietenden Normen zuwenden, sei nochmals bemerkt, daß die Redactoren wenigstens an dem Principe des deutschen Eisenbahnfrachtrechtes festgehalten haben, daß während des Transportes außer dem Absender Niemand, auch nicht dem Empfänger, ein Verfügungsrecht über das Gut zustehe, selbst dann nicht, wenn der Absender das Verfügungsrecht aus Gründen des Art. 15 nicht ausüben kann.

Auch der Vorschlag, in das intl. Uebk. eine dem Art. 404 HGB. ähnliche Bestimmung aufzunehmen, durch welche dem Empfänger das Recht gewährt wird, Maßregeln zur Sicherstellung des Gutes unterwegs zu treffen, wurde nicht angenommen. Art. 404 HGB. ist übrigens auch im BR. nicht recipirt und gilt weder im österreichischen, noch im deutschen bezw. Vereinsverkehr.

1. Das Verfügungsrecht des Absenders.

Uebk. Art. 15.

Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werde.

Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplicat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplicatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplicat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandtstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplicat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem Letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatze 1 vorgesehenen Anweisungen nur

HGB. Art. 402.

Der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist.

BR. § 59.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

al. 1 bis 3.

[1] Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplicat (§. 50 No. 5) oder den Aufnahmeschein zurückzugeben.

[2] Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

[3] Ist dem Empfänger nach Ankunft

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

.... den .... 18 ......

Die Güter-Expedition der .... Eisenbahn zu .... ersuche(n) $\frac{\text{ich}}{\text{wir}}$, die mittelst Frachtbrief d. d. .... den .... 18 ...... zur Beförderung

an ....

zu ....

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung

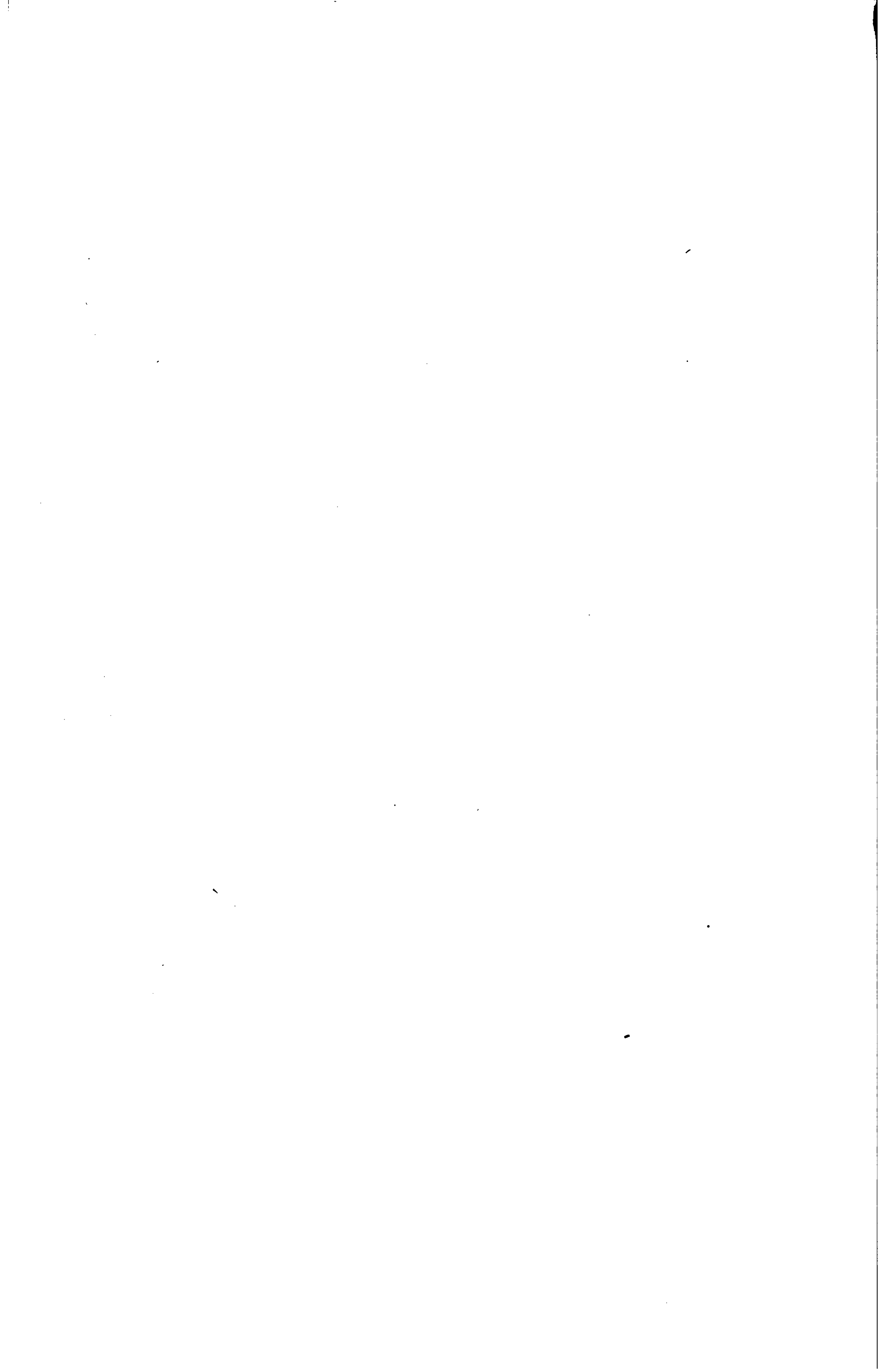
Zeichen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht. Kilogramm.

nicht an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern.
2. an .... in .... Station ....
   der .... Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.
Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.



Anlage B.

Anerkenntniß.

………………………… den ……… ten ……………… 18 ……

Die Güter-Expedition der ………………………………… Eisenbahn zu

………………………… ersuche ich/wir die von mir/uns mittelst Frachtbriefes

ddo. ………………………… den ___ ten ……………… 18 … zur Beförderung an

………………………… zu ………………………… aufgelieferte Sendung (Wagenladung), bestehend in …………………………

…………………………………………………………

unterwegs anhalten und (an meine/unsere Adresse zurückzubefördern) oder: (nach

………………………… Station der …………………………

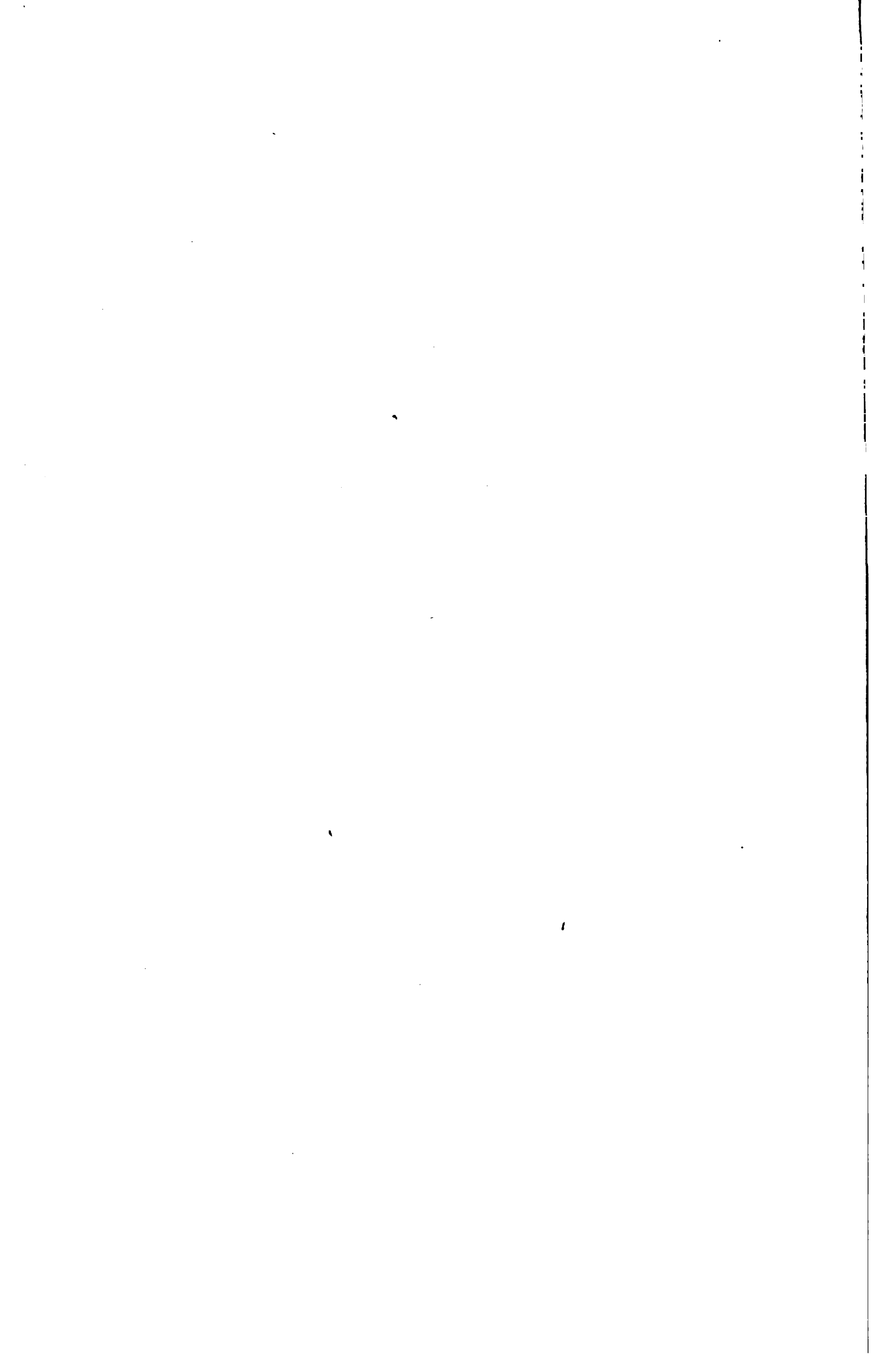
Eisenbahn, zur Aushändigung an ………………………… dirigiren)

oder: (auf Station ………………………… mir/uns beziehungsweise dem

N. N. ………………………… aushändigen) zu lassen.

Ich/wir verpflichte mich/uns hiebei ausdrücklich, die Eisenbahn-Verwaltung für alle derselben durch die Ausführung dieser nachträglichen Disposition erwachsenden Kosten irgend welcher Art schadlos zu halten, sowie ich/wir ausdrücklich anerkenne, daß die Eisenbahn-Verwaltung für den Ersatz irgend welchen Schadens in Folge unterlassener oder mangelhafter Ausführung meiner/unserer nachträglichen Disposition nicht aufzukommen hat, daß vielmehr ich/wir allein die daraus erwachsenden Schäden und Kosten irgend welcher Art zu tragen habe.

(Unterschrift.)



dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absatze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungs-Bestimmungen vorgeschriebenen Formular erfolgen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbriefduplicat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

Ausf.Bst. § 7.

(Zu Art. 15 des Uebereinkommens.)

Zu der im Artikel 15, Absatz 6, vorgesehenen Erklärung ist das Formular in Anlage 4 zu verwenden.

(Anlage 4 siehe nebenstehende Beilage.)

des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

(Der erste Satz des ersten Alinea gehört zu Art. 16, die anderen Alinea, betreffend das Ablieferungsverfahren, wurden nicht recipirt.)

Zum Vergleiche mit Anlage 4 der Ausf.Bst. diene die Anlage B des Uebereinkommens zum Vereins-BR.

(siehe nebenstehende Beilage).

(Vergl. auch Art. 27 des Uebereinkommens zum Vereins-BR. und österr.-ungar. Transport-Uebereinkommen Anhang I.)

Obwohl die Protokolle viel Interessantes und Lehrreiches in Bezug auf das Verfügungsrecht über das rollende Gut enthalten, müssen wir uns, unserem Zwecke entsprechend, vorzugsweise auf die Darstellung des definitiven Art. 15 beschränken.

Das Princip des deutschen Frachtrechtes, daß das Ver-

fügungsrecht vom Zeitpunkte des Vertragsabschlusses bis zu dem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte unter gewissen Voraussetzungen erfolgenden Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag nur dem Absender zusteht, wurde, wie bereits bemerkt, in das intl. Uebk. Art. 15 übernommen.

Die von der Handelswelt vielfach begehrte Schaffung eines negociablen Dispositionspapieres über das rollende Gut, also die Verfügungsberichtigung Dritter, hat in das intl. Uebk. keinen Eingang gefunden.

Auch wurde der Ladeschein nicht eingeführt, vielmehr, wie wir wissen, im Art. 8 ausdrücklich betont, daß der Duplicatfrachtbrief nicht die Bedeutung eines Ladescheines habe. Ebensowenig läßt sich Art. 15 bei Regelung des Verfügungsrechtes über das rollende Gut in die Frage ein, wem das Eigenthumsrecht an dem Gute zustehe. Bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag soll die Bahn auch nach intl. Uebk. nur mit dem Absender zu thun haben.

Allein man konnte sich den in vielen Fällen berechtigten und sehr bedeutenden Interessen des Empfängers nach einer Sicherstellung gegen nachträgliche Verfügungen des Absenders über ein rollendes Gut nicht verschließen und versuchte diese Sicherung unter Festhaltung des Grundprincipes dadurch zu erreichen, daß man das Verfügungsrecht des Absenders von der Vorweisung des Frachtbriefduplicates abhängig machte.

Dadurch soll der Empfänger, sobald er das Frachtbriefduplicat vom Absender erhalten hat, vor einer weiteren Verfügung des Absenders geschützt sein, denn die Bahn muß ihm für jeden Schaden haften, der ihm durch die Ausführung einer vom Absender ohne Vorweisung des Frachtbriefduplicates gegebenen Verfügung entsteht.

Insolange der Empfänger das Frachtbriefduplicat vom Absender nicht erhalten hat, ist er jedoch in der gleichen fatalen Lage, wie bisher. Dem Auskunftsmittel des Art. 15 kann deshalb vom praktischen Standpunkt kein allzugroßer Werth beigelegt werden; dagegen bildet es eine große Erschwerung der

Ausübung des Verfügungsrechtes für den Absender im Falle des Verlustes des Frachtbriefduplicates, welcher Fall im Art 15 selbst nicht einmal vorgesehen ist.

Im Art. 26 bei Regelung der Activlegitimation ist gesagt, daß der Absender, der das Frachtbriefduplicat nicht vorzuzeigen vermag, seine Ansprüche nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen kann.

Das Frachtbriefduplicat gewinnt durch Art. 15 vorzugsweise für den Absender und nur eventuell für den Empfänger eine hohe Wichtigkeit. In dritter Hand ist es, wie nach deutschem Frachtrecht, werthlos.

Wohl ist die Bahn auch nach BR. § 59 al. 1 letzter Satz bei Entgegennahme einer Verfügung des Absenders berechtigt, die Vorweisung bezw. Rückgabe des Frachtbriefduplicates oder Aufnahmsscheines zu verlangen. Diesem Rechte entspricht aber keine Verpflichtung und insbesondere keine Haftung der Bahn gegenüber dem Empfänger wegen Ausführung einer ohne Vorweisung des Frachtbriefduplicates ertheilten Verfügung. Deshalb läßt sich die Tragweite des al. 2 Art. 15 mit der des al. 1 § 59 BR. gar nicht vergleichen.

Ob und inwieweit der Handelsstand, in dessen Interesse dem Frachtbriefduplicate eine so maßgebende Rolle bei der Verfügungsertheilung zugewiesen wurde, diese Neuerung willkommen heißen wird, ist abzuwarten.

Dem gleichen Interesse soll eine weitere wichtige Bestimmung des Art. 15 dienen, welche sich insofern nicht als Neuerung bezeichnen läßt, weil sie auch im deutschen Frachtrecht enthalten und nur durch Uebereinkommen der Bahnen in der Praxis — wie die Theorie behauptet, widerrechtlich — ausgeschlossen ist. Sie betrifft das Recht des Absenders, jede Sendung Stück- und Wagenladungsgut ohne besondere Förmlichkeit mittelst gewöhnlicher Verfügung unterwegs aufzuhalten.

Ohne uns in die für das deutsche Eisenbahnfrachtrecht bestehenden Streitfragen einzulassen und die herrschende Praxis nach Art. 27 des Uebk. zum Vereins-BR., bezw. Anhang I,

zum österr.-ungar. Transport-Uebereinkommen, als bekannt voraussetzend, sei nur constatirt, daß das intl. Uebk. im Art. 15 dem Absender das Recht zur Aufhaltung aller, also auch der Stückgutsendungen unterwegs zuerkennt und von der Bedingung der Ausstellung eines besonderen Anerkenntnisses nicht abhängig macht.

Inwieweit die Bahnen gegen die mißlichen Folgen dieses Rechtes durch allgemeine, hinsichtlich aller Verfügungen normirte Bedingungen der al. 5 und 8 geschützt sind, werden wir bald erfahren.

Eine absolute Neuerung, die auch im Interesse der Bahnen liegt, ist es endlich, daß sämmtliche im Art. 15 gedachten Verfügungen des Absenders in einer bestimmten Form, auf einem im § 7 der Ausf.Bst., resp. Anlage 4, festgesetzten Formulare gegeben werden müssen, anderenfalls sie nichtig sind und somit von der Bahn nicht nur nicht berücksichtigt werden müssen, sondern unseres Erachtens auch nicht einmal berücksichtigt werden dürfen.

Durch diese für die Handelswelt unverkennbar recht harte Bestimmung sollen nicht nur die Bahnen, sondern auch die Parteien vor zweifelhaften oder widerrechtlichen Verfügungen geschützt werden.

Gehen wir nun zum Detail des Art. 15 über.

Zunächst sei bemerkt, daß im Art. 15 für die Verfügung des Absenders kein einheitlicher Ausdruck beibehalten ist, bald wird von „Verfügung", bald von „Anweisung" gesprochen.

al. 1 bringt das dem deutschen Frachtrecht entlehnte Grundprincip in klarer Weise zum Ausdruck.

„Der Absender allein" hat das Verfügungsrecht; wie lange sagt al. 4.

Er kann verfügen:

1. die Zurückgabe des Gutes auf der Versandtstation;
2. das Anhalten des Gutes, also auch des Stückgutes unterwegs;

3. die Ablieferung des Gutes an einen anderen Empfänger, sei es am Bestimmungsorte, sei es in einer Zwischenstation.

Zu einer besonderen Bemerkung veranlaßt uns nur das Anhalten bezw. die Ablieferung des Gutes unterwegs.

Wir meinen nicht die bereits erörterte principielle Bedeutung des unbedingten Rechtes zur Aufhaltung von Stückgut unterwegs, sondern die Schwierigkeit, welche sich mit Bezug auf Art. 6 lit. l ergiebt, worauf schon im Abschnitt II bei Art. 6 hingewiesen wurde.

Es scheint nämlich ein Widerspruch zwischen dem Rechte der Bahn nach Art. 6 lit. l, den vom Absender vorgeschriebenen Transportweg abzuändern, und dem Rechte des Absenders aus Art. 15, das Gut auf einer Zwischenstation aufzuhalten, zu bestehen.

Die Frage ist in den Protokollen (III. S. 30) erörtert, ohne daß man bei der Meinungsverschiedenheit zu einem anderen positiven Resultate gelangt wäre, als daß durch die in al. 3 und 5 des Art. 15 der Bahn eingeräumten Rechte in concreto Abhilfe geschaffen werden könne.

Unseres Erachtens reichen jedoch die der Bahn nach al. 3 und 5 zustehenden Befugnisse, die wir weiter unten kennen lernen werden, zur vollständigen Behebung des Widerspruches der Bestimmungen der Art. 6 und 15 nicht aus.

Da aber die Routenvorschreibung, wie wir schon bei Art. 6 lit. l bemerkt haben, in der Praxis auch ferner keine große Rolle spielen dürfte, und das Gut ohne Routenvorschrift seitens des Absenders selbstverständlich nur auf der von der Eisenbahn gewählten wirklichen Route aufgehalten werden kann, so dürfte die theoretische Schwierigkeit nicht gar zu oft praktisch werden.

Die Weiterbeförderung des Gutes über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus ist nicht Gegenstand einer Verfügung im Sinne des Art. 15, sondern erfordert einen neuen Frachtvertrag, sei es einen internen oder einen internationalen,

jedenfalls mit neuem Frachtbrief, und zwar aus folgenden Gründen:

Soll das Gut im Lande der ursprünglichen Bestimmungsstation bleiben, so ist der Weitertransport ein interner, darf daher auf Grund des internationalen Frachtbriefes nicht stattfinden; ist hingegen der Weitertransport ein internationaler, so wird für diesen, wie für jeden andern ein eigener intl. Frachtbrief erforderlich, weil für die folgenden Bahnen die Transportpflicht auf Grund des ursprünglichen Frachtbriefes nicht besteht. (Vergl. auch die Anmerkung in Anlage 4 zu § 7 Ausf.Bst.)

Als Verfügungen im Sinne des Art. 15 können, um es kurz zu wiederholen, nur solche nachträgliche Anweisungen des Absenders aufgefaßt werden, durch welche die Person des Empfängers oder die Bestimmungsstation (letztere nur im Bereiche des ursprünglichen Transportweges) abgeändert wird.

Die Ausübung des in al. 1 im Princip festgesetzten Verfügungsrechtes des Absenders wird in al. 2, wie schon besprochen, durch die Vorweisung des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders beschränkt.

Diese Vorweisung ist, wie auch sattsam erörtert, nicht mehr von dem Verlangen der Bahn abhängig. An Stelle des Rechtes der Bahn, die Vorweisung zu verlangen (§ 59 BR.), tritt die Pflicht hiezu. Die Verletzung dieser Pflicht macht die Bahn dem Empfänger für den hieraus entstandenen Schaden haftbar; dies jedoch nur dann, wenn der Absender dem Empfänger das Duplicat übergeben hat.

Aus letzterer Bestimmung ist der schon bekannte Zweck der Neuerung des al. 2 ersichtlich, daß nämlich der Empfänger, der das Frachtbriefduplicat vom Absender erhalten hat, vor dessen nachträglichen Dispositionen geschützt sein soll.

Aus al. 2 ergiebt sich weiter Folgendes:

Dem Empfänger, welcher das Frachtbriefduplicat vom Absender nicht erhalten hat, kommt kein Anspruch gegen die Bahn zu, welche eine Verfügung des Absenders ohne Vorweisung des Frachtbriefduplicates ausgeführt hat, ebensowenig dem Empfänger,

welcher auf andere Weise, als durch Uebergabe seitens des Absenders, in den Besitz des Frachtbriefduplicates gelangt ist. Andererseits ist der Schadensersatzanspruch des Empfängers gegen die Bahn an den Besitz resp. die Vorweisung des Frachtbriefduplicates nicht gebunden, wenn er nur beweisen kann, daß er dasselbe vom Absender erhalten hat und letzterer es bei der Verfügungsertheilung thatsächlich nicht vorgewiesen hat.

Trotzdem hat der Empfänger ein großes Interesse daran, das vom Absender erhaltene Frachtbriefduplicat gut zu verwahren, denn wenn dasselbe auf irgend eine Weise, selbst auf eine unrechtliche in die Hände des Absenders gelangt, so kann dieser formell über das Gut wieder frei verfügen und die Bahn, welche durch die Thatsache der Vorweisung des Frachtbriefduplicates gegen die Folgen des Vollzuges der Verfügung gegenüber dem Empfänger vollkommen gedeckt ist, muß nach Art. 15 die Verfügung ausführen.

Was im Falle des Verlustes des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders zu geschehen habe, ist im Art. 15 nicht gesagt, obwohl der Verlust des Frachtbriefduplicates gar leicht und oft vorkommen kann. Wir stehen vor einer bedauerlichen Lücke des intl. Uebk. Unseres Erachtens läßt sich die Frage allerdings nach dem Geiste des Art. 15 in ganz bestimmter Weise beantworten, immerhin wird durch den Mangel einer positiven Bestimmung und bei der Meinungsverschiedenheit der Redactoren, die sich bei Berathung des Art. 26 ergab, vielen Streitigkeiten Thür und Thor geöffnet; dazu kommt, daß der deutsche Text des al. 2 den Geist des Gesetzes weniger klar zum Ausdruck bringt, als der französische.

Der erste Satz des al. 2 hat, wie sich schon aus dem zweiten Satz ergiebt, nicht den Sinn, daß das Verfügungsrecht des Absenders derart an den Besitz des Frachtbriefduplicates gebunden ist, daß es mit dem Verlust des Frachtbriefduplicates selbst verloren geht, erlischt. Das Verfügungsrecht des Absenders besteht bis zu dem in al. 4 normirten Erlöschen durch Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag. Nur die Ausübung

des Verfügungsrechtes (l'expediteur ne peut exercer ce droit etc.) ist formell durch die Vorweisung des Frachtbriefduplicates beschränkt.

Daß diese Beschränkung nur eine formelle ist, läßt sich aus dem Geiste und Wortlaut des zweiten Satzes des al. 2 erweisen.

Ueber den Zweck der ganzen Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders kann kein Zweifel bestehen; sie dient lediglich dem Interesse des Empfängers, welchem der Absender das Frachtbriefduplicat übergeben hat.

Materiell kommt es also nicht darauf an, ob der Absender das Frachtbriefduplicat besitzt oder nicht, sondern darauf, ob er es dem Empfänger übergeben hat, materiell ist das Verfügungsrecht des Absenders nur durch den rechtmäßigen Besitz des Empfängers an dem Frachtbriefduplicat beschränkt; beschränkt, aber nicht aufgehoben, denn nach al. 2 zweiter Satz kann auch in diesem Falle der Absender noch immer rechtsgiltig verfügen und die Bahn die Verfügung ausführen, nur haftet sie dem Empfänger für den ihm hierdurch erwachsenden Schaden, den der Absender der Bahn vielleicht gern vergütet, um sich dadurch selbst vor einem noch größeren Schaden zu schützen.

Hieraus folgt, daß die Vorweisung des Frachtbriefduplicates bei der Verfügungsertheilung weder ein absolutes Erforderniß ist, dessen Mangel die Verfügung nichtig macht, noch daß sie eine materielle Beschränkung des Verfügungsrechtes bildet, welche eben in dem Besitze des Frachtbriefduplicates in Händen des Empfängers liegt, daß sie also gleichsam nur zum Beweise dafür dienen soll, daß diese materielle Beschränkung nicht besteht.

Man konnte und wollte der Bahn nicht zumuthen, sich um das Vorhandensein der materiellen Beschränkung zu kümmern; der formelle Besitz des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders berechtigt die Bahn zur Ausführung seiner Verfügung, der thatsächliche Nichtbesitz des Absenders giebt der Bahn das Recht, die Verfügung zurückzuweisen, weil sie durch Ausführung der Verfügung möglicher Weise dem Empfänger haftbar werden

könnte, falls er das Frachtbriefduplicat vom Empfänger erhalten hat; ob dies wirklich geschehen ist, hat die Bahn nicht zu prüfen.

An die Nichtvorweisung des Frachtbriefduplicates ist also im Interesse des Empfängers bezw. der dem letzteren haftbaren Bahn gleichsam die Vermuthung geknüpft, daß sich der Empfänger im rechtmäßigen Besitze des Frachtbriefduplicates befinde.

Wenn sich nun in unzweifelhafter Art erweisen läßt, daß diese Vermuthung nicht zutrifft, daß das Frachtbriefduplicat vom Absender an den Empfänger nicht übergeben wurde, dann entfällt jeder Rechtsgrund dafür, den Absender, welcher das Frachtbriefduplicat verloren hat, seines Verfügungsrechtes zu berauben, an dessen Ausübung oder Nichtausübung Niemand ein juristisches Interesse im Sinne des intl. Uebk. haben kann.

Auf Grund dieser Erwägungen gelangen wir daher zu dem Schlusse, daß der Absender bei Verlust des Frachtbriefduplicates zur Ertheilung einer rechtmäßigen Verfügung berechtigt und die Bahn zur Ausführung derselben verpflichtet ist, wenn der Absender glaubwürdig, eventuell gerichtsordnungsmäßig nachweist, daß er das Frachtbriefduplicat verloren, bezw. dem Empfänger nicht übergeben habe. Am leichtesten ist dieser Beweis durch eine zustimmende Erklärung des Empfängers zu erbringen.

Die Bahn, welche bei erwiesenem Verlust des Frachtbriefduplicates oder bei erwiesener Zustimmung des Empfängers die Ausführung einer Verfügung des Absenders wegen Nichtvorweisung des Frachtbriefduplicates verweigern wollte, würde unseres Erachtens dem Absender nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ersatzpflichtig werden, weil der Weigerungsgrund des al. 2 zweiter Satz d. i. die Haftung gegenüber dem das Frachtbriefduplicat besitzenden Empfänger wegfällt.

Anders freilich verhält es sich, wenn der Absender weder das Frachtbriefduplicat, noch den Beweis des Verlustes, noch die Zustimmung des Empfängers beibringen kann.

In diesem Falle bleibt hier nichts übrig, als sich mit der

Bahn zu verständigen, die vielleicht gegen Sicherstellung bei wohl accreditirten Personen selbst ohne solche die Verfügung auf das Risico ihrer Haftung gegenüber dem Empfänger annimmt und ausführt, was gemäß al. 2 zweiter Satz immerhin als zulässig erscheint.

Der Verlust des Frachtbriefduplicates macht also die Ausübung des Verfügungsrechtes des Absenders nicht unmöglich, aber er erschwert sie in der angegebenen Weise außerordentlich, namentlich dann, wenn der Absender die Zustimmung des Empfängers nicht einholen will oder nicht erhalten kann.

Daß die Zustimmung des Empfängers die Vorweisung des Frachtbriefduplicates ersetzen kann, ergiebt sich, wenn auch von einem etwas andern Gesichtspunkt, aus Art. 26 (s. daselbst).

Mit der Form, in welcher die Verfügungen des Absenders zu erfolgen haben, befassen sich die al. 3, 6 und 7.

Wie gemäß BR. § 59 al. 2, soll jede Verfügung durch Vermittlung der Versandtstation ertheilt werden. Directe, mit Umgehung der Versandtstation erhaltene Verfügungen ist die Bahn zu beachten nicht verpflichtet (wohl aber berechtigt, soweit keine Vereinbarungen der Bahnen untereinander entgegenstehen).

Die Vermittlung der Versandtstation ist somit keine unerläßliche Bedingung, sie ist aber von besonderer Wichtigkeit im Hinblick auf Art. 6 lit. l, da die Versandtstation, welche die etwa von der Frachtbriefvorschreibung abweichende wirkliche Transportroute kennt, allein beurtheilen kann, wohin die Verfügung weiterzuleiten, bezw. ob sie überhaupt noch ausführbar ist.

al. 6 enthält Vorschriften über die Form der Verfügungserklärung, welche gemäß al. 7 absolut und obligatorisch sind, so daß jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders nichtig ist.

Die principielle Bedeutung dieser Normen wurde bereits gewürdigt.

Die bei sonstiger Nichtigkeit unerläßlichen Erfordernisse einer rechtsgiltigen Verfügungserklärung sind folgende:

1. sie muß schriftlich,

2. nach dem Formulare der Ausf.Bst. § 7 bezw. Anlage 4 verfaßt und
3. vom Absender unterzeichnet sein.

ad 1. Das ausdrückliche Erforderniß der Schriftlichkeit der Erklärung des Absenders hat wohl nur den Zweck, mündliche bezw. protokollarische, aber ebenso auch telegraphische oder telephonische Verfügungen des Absenders auszuschließen, letzteren fehlt überdies das dritte Erforderniß, die Unterzeichnung seitens des Absenders.

Im Uebrigen ist „schriftlich" (französisch écrite) nicht mit „geschrieben" (französisch écrite à la main) zu verwechseln, vergl. § 2 Ausf.Bst. bei Art. 6 S. 92, 93. Die „schriftliche" Erklärung kann ganz gedruckt, theils gedruckt, theils geschrieben, lithographirt oder sonstwie in schriftlicher Form gegeben werden, wenn sie nur den weiteren Erfordernissen entspricht.

ad 2. Das Formular der Ausf.Bst. § 7 bezw. Anlage 4 ist gerade kein Meisterstück und läßt nach Inhalt und Form seine Abstammung von dem ersten Theile des „Anerkenntnisses" Anlage B des Uebereinkommens zum Vereins-BR. nicht verkennen, das wir deshalb im Texte zum Abdruck gebracht haben. Durch eine klare und präcisere Fassung des Inhaltes hätte man sich den zweiten Satz der Anmerkung ersparen können; der erste Satz der Anmerkung wäre besser in § 7 Ausf.Bst. untergebracht. Man hätte dadurch dem Absender, der sich keines gedruckten Formulares bedient, die Abschrift der Anmerkung ersparen können, welche als integrirender Bestandtheil des Formulares der Anlage 4 nach den strengen Formvorschriften der al. 6 und 7 des Art. 15 auch in jeder geschriebenen Verfügungserklärung enthalten sein sollte.

Es ergiebt sich aus den Protokollen (II S. 148) daß man gerade auf die Benützung des bestimmten Formulares ein besonderes Gewicht gelegt hat, und es erscheint daher auch ohne besondere Vorschrift als selbstverständlich, daß in allen Stationen der Vertragsbahnen Blankette nach Anlage 4 aufliegen sollen. Immerhin wäre es im Interesse des Publikums vortheilhafter

gewesen, dies ausdrücklich anzuordnen. Den Ersatz der minimalen Kosten solcher Blankette könnte die Bahn im Sinne des letzten al. des Art. 15 vom Absender beanspruchen.

Hinsichtlich der Sprache des Formulares und der Ausfüllung der „nachträglichen Anweisung“ ist weder im Art. 15 noch im § 7 Ausf.Bst. etwas gesagt. Unseres Erachtens hat man diese Frage einfach vergessen, so daß eventuell die Bestimmungen des § 2 Ausf.Bst. über die Sprache der Frachtbriefe analog zur Anwendung gelangen könnten. Unbedingt muß jede Verfügung den im Formulare der Anlage 4 vorgeschriebenen, allein maßgebenden Originaltext in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die Beifügung einer Uebersetzung des Originaltextes in eine andere Landessprache (amtliche Geschäftssprache des Landes) erscheint uns nach Maßgabe der Landes- bezw. Einführungsgesetze zulässig, ebenso unter den gleichen Voraussetzungen, die Ausfüllung des Formulares in einer solchen Landessprache, der jedoch die Uebersetzung in deutscher oder französischer Sprache beigefügt werden muß.

Als rechtsverbindlich können wir aber, mangels einer Bestimmung des intl. Uebk. und solange keine anderen Vereinbarungen bestehen, nur die deutschen oder französischen Worte betrachten. (Vergl. im Uebrigen die Ausführungen über die Sprachenfrage des intl. Frachtbriefes S. 93 ff.)

Den Vereinbarungen der Bahnen bezw. den allgemeinen Tarifvorschriften und Reglementen der intl. Verkehre bleibt hier ein dankbares Feld für praktische Bestimmungen.

ad 3. Ob die Verfügungserklärung vom Absender handschriftlich zu unterfertigen sei, oder ob eine gedruckte bezw. gestempelte Zeichnung genügt, ist in Art. 15 auch nicht gesagt. Unseres Erachtens wäre die Bestimmung des Art. 6 lit. m über die Unterschrift des Absenders im Frachtbriefe, analog anzuwenden, die Entscheidung also den Landesgesetzen zu überlassen.

Vielleicht könnte in die Worte „vom Absender unterzeichnete

Erklärung" hineininterpretirt werden, daß überhaupt nur irgend eine Zeichnung des Absenders, nicht die handschriftliche Unterfertigung, nöthig sei.

Vielleicht aber wäre die stricte Interpretation die richtigste, welche bei dem Mangel einer ausdrücklichen Anordnung des intl. Uebk. und bei der Wichtigkeit der Verfügung, stets die Unterschrift des Absenders verlangt.

al. 6 enthält über die Form der Verfügungsertheilung noch die weitere Bestimmung, daß die Verfügungserklärung auf dem Frachtbriefduplicat zu wiederholen sei, welch' letzteres mit der Verfügungserklärung der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben sei.

Diese Formalitäten sind jedoch keine absoluten, deren Mangel die Verfügung nichtig machen würde. Wir haben oben gesehen und es geht aus al. 2 hervor, daß eine Verfügung auch ohne Vorweisung des Frachtbriefduplicates rechtsgiltig ertheilt werden kann. Außerdem ergiebt es sich aus den Protokollen bezw. aus der Geschichte der al. 6 und 7 des Art. 15 in ganz unzweifelhafter Weise, daß sich al. 7 nur auf die drei früher besprochenen formellen Erfordernisse der Verfügungserklärung bezieht.

Wer die Geschichte des intl. Uebk. nicht kennt, könnte freilich zu einer andern Annahme geneigt sein. Die Schlußredaction hätte diesem Irrthum vorbeugen können, wenn sie al. 7 seinen richtigen Platz zwischen dem ersten und zweiten Satz des al. 6 eingeräumt hätte.

Die Frage nach jenen Formen, deren Außerachtlassung die Nichtigkeit einer Verfügung zur Folge hat, scheint uns für Theorie und Praxis wichtig genug, um eine kleine historische Abschweifung zu rechtfertigen.

Auf der II. Conferenz wurde von Seiten Deutschlands der Vorschlag gemacht, nach dem § 6 Ausf.Bst. einen neuen Paragraph einzuschalten, durch welchen für nachträgliche Anweisungen des Absenders der Gebrauch eines bestimmten Formulares vorgeschrieben wird.

In der Erwägung, daß die Ausführung nachträglicher

Anweisungen des Absenders über Frachtgüter, die bereits an die Eisenbahn abgeliefert sind, wichtige Folgen haben kann, und es daher als zweckmäßig erscheint, die Ausübung dieser Rechte von dem Gebrauche einer einheitlichen Formel abhängig zu machen, wurde dem Vorschlag zugestimmt und § 7 in folgender Fassung angenommen:

§ 7.

(Zu Art. 15 des Vertrags [später „Uebereinkommens"].)

„Wenn der Versender die Waare auf der Abgangsstation zurückziehen oder unterwegs anhalten, oder, sei es auf einer Zwischenstation, sei es am Bestimmungsorte, einem andern als dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abliefern lassen will, so hat er sich des Formulars betreffend anderweitige Verfügung zu bedienen, dessen Schema dem Vertrage beigegeben ist. (Siehe Anlage 4.)

Jede Verfügung des Absenders, welche nicht auf dem vorgeschriebenen Formular ertheilt wird, gilt als unverbindlich."

al. 6 des Art. 15 lautete damals: „Die Anweisungen müssen schriftlich erfolgen und von dem Berechtigten unterzeichnet sein."

Der III. Conferenz lag nun ein Antrag Deutschlands vor, dem al. 6 des Art. 15 unter Aufnahme eines Theiles der in § 7 Ausf.Bst. (nach Beschluß der II. Conferenz) getroffenen Festsetzung eine andere (die jetzige) Fassung zu geben. Dieser Antrag wurde mit der Begründung angenommen, daß Vorschriften bezüglich der Nichtigkeit gewisser Handlungen ihre Stelle geeigneter im Uebk. selbst, als in den Ausf.Bst. finden.

Hieraus ergiebt sich, daß eben nur das schriftliche und vom Absender zu unterzeichnende Formular als eine bei sonstiger Nichtigkeit unerläßliche Form der Verfügung beabsichtigt war. Die Wiederholung der Erklärung auf dem Frachtbriefduplicat, welches dem Absender zurückzugeben ist, war als eine weitere Neuerung in dem Antrage Deutschlands auf Abänderung des al. 6 des Art. 15 enthalten. Sowohl die Conferenz, als die

Schlußredaction hat es übersehen, diese andern praktischen Zwecken dienenden Bestimmungen, deren Nichtbefolgung gewiß keinen Anlaß zur Nichtigkeit der Verfügung geben kann, aus al. 6 zu eliminiren und besonders zu behandeln. Daß das Frachtbriefduplicat der Eisenbahn gleichzeitig mit der Verfügung vorzulegen sei, wurde seitens der Schlußredaction in al. 6 eigenmächtig, und mit Rücksicht auf al. 2, ganz überflüssiger Weise wiederholt.

Der erwähnte Antrag Deutschlands bei der III. Conferenz bezweckte nur 1. die Wiederholung der Erklärung auf dem Frachtbriefduplicat; ohne dessen Vorweisung die Verfügung in der Regel ja überhaupt nicht angenommen werden kann, und 2. die Rückgabe des vorgewiesenen Frachtbriefduplicates.

Die Wiederholung der Verfügung auf dem Frachtbriefduplicat soll dem Absender gleichsam als Bescheinigung über die Verfügungsertheilung dienen. al. 6 entspricht jedoch diesem Zwecke nicht ausreichend, da die Bestätigung der Bahn über den Empfang der Verfügungserklärung nicht vorgeschrieben wurde, und die einseitige nachträgliche Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefduplicate nichts beweisen kann. Es ist dies wieder eine für die Handelswelt bedauerliche Lücke des Uebk., welche die Bahnen wohl freiwillig ausfüllen werden.

Die Anordnung der Rückgabe des Frachtbriefduplicates an den Absender hat den Zweck, zu verhindern, daß das Duplicat, welches der Absender noch fernerhin, z. B. zur Activlegitimation, benöthigen kann, von der Bahn eingezogen oder zurückbehalten werde.

Wenden wir uns nun wieder jenen Verfügungen zu, welche nach al. 7 mangels vorschriftsmäßiger Form, — man könnte präciser sagen — mangels vorschriftsmäßiger Formel nichtig sind. Auf eine nichtige Verfügung kann sich weder der Absender noch die Bahn berufen, aus derselben können selbst erwiesenem dolus gegenüber keinerlei Rechte abgeleitet werden, die Bahnen werden sich daher hüten, solche Verfügungen zu vollziehen. In der Praxis werden aber al. 6 und 7 namentlich anfangs, solange

Art. 15 der Handelswelt nicht ganz geläufig ist, eine große Schwierigkeit für die Eisenbahnbeamten bilden, welche bei getreuer Erfüllung ihrer Pflicht vielfach den Schein der Chicane auf sich laden werden.

Bei der absoluten Wirksamkeit des intl. Uebk. erscheint es unseres Erachtens völlig ausgeschlossen, daß die Bahnen ohne vorhergehende Aenderung des Art. 15 im Wege der Vereinbarung freiwillig von den strengen Formvorschriften Abstand nehmen.

Nach al. 5 muß die Bahn den in materieller und formeller Beziehung entsprechenden Verfügungen des Absenders Folge leisten, und zwar

a. unverzüglich
b. in unveränderter Weise,

beides aber nur unter der Voraussetzung, daß der regelmäßige Transportverkehr durch die Befolgung der Verfügung nicht gestört wird.

Was unter „regelmäßigem Transportverkehr", was unter „Störung" desselben zu verstehen sei, ist im intl. Uebk. ebensowenig definirt, als der Begriff der „regelmäßigen Transportmittel" in Art. 5.

In letzter Linie wird der Richter in concreto auf Grund von Sachverständigen-Gutachten zu entscheiden haben, ob eine Störung des regelmäßigen Transportverkehres durch Befolgung einer nicht, oder verzögert, oder in anderer Weise ausgeführten Verfügung stattgefunden hätte oder nicht.

Man wollte mit dem etwas unbestimmten Ausdruck des al. 5 der Bahn eine Handhabe gegen das Anhalten der Güter unterwegs bieten, namentlich, wenn die vom Absender vorgeschriebene Transportroute abgeändert wurde.

Die Versandtstation, welche die wirkliche Route kennt, wird, wie schon früher bemerkt, in jedem Falle zu beurtheilen haben, ob und inwieweit das Anhalten in bezw. die Rückbeförderung nach der vom Absender bezeichneten Zwischenstation ohne Störung des regelmäßigen Transportverkehres möglich ist. Im allgemeinen läßt sich diese Frage nicht entscheiden, es kommt auf

die einzelnen Fälle an, auf die wir hier nicht weiter eingehen wollen.

Die Bestimmung des al. 5 findet sich im BR. nicht, ein Gleiches gilt von der Bestimmung des al. 8, daß die Eisenbahn den Ersatz der durch die Ausführung der Verfügung verursachten Kosten verlangen kann, vorausgesetzt, daß die Verfügung nicht durch Verschulden der Bahn veranlaßt wurde, z. B. durch Verlust der Zollpapiere oder durch ein verschuldetes Betriebshinderniß ꝛc.

Der Kostenersatzanspruch der Bahn besteht also vorzugsweise bei den spontanen Verfügungen des Absenders. Auch die Kosten, die dadurch erwachsen, daß ein Gut, welches auf Grund des Art. 6 lit. l auf einer andern als der im Frachtbrief vorgeschriebenen Route läuft, nach einer auf der ursprünglichen Route gelegenen Zwischenstation zurückbefördert werden muß, sind unseres Erachtens der Bahn zu ersetzen, weil die Bahn bei Abänderung der Route von einem ihr durch Art. 6 gewährten Rechte Gebrauch macht und deshalb nicht zu Schaden kommen darf.

Der Absender, der aus Art. 6 wissen muß, daß die von ihm im Frachtbrief vorgeschriebene Route durch die Bahn abgeändert werden kann, soll sich vor der Verfügungsertheilung in der Versandtstation über die wirkliche Transportroute erkundigen und danach seine Verfügung treffen, deren Kosten er auf diese Weise vorher zu ermessen in der Lage ist.

Ob bei einer, auf Grund einer spontanen (nicht von der Bahn veranlaßten) Verfügung erfolgten Auslieferung des Gutes auf einer Zwischenstation für den Absender bezw. neuen Empfänger ein Anspruch auf entsprechende Herabminderung der Fracht besteht, ist in Art. 15 nicht entschieden (vergl. Art. 27 des Uebk. zum Vereins-BR.).

Wir werden auf diese Frage, welche im Art. 18 hinsichtlich der durch Transporthindernisse verursachten Verfügungen gelöst ist, in der nächsten Unterabtheilung dieses Abschnittes zurückkommen.

Von dem Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders handelt al. 4 des Art. 15.

Aus den daselbst angeführten absoluten Erlöschungsgründen geht auch hervor, daß das Verfügungsrecht durch den Verlust des Frachtbriefduplicates und selbst durch die Uebergabe des letzteren an den Empfänger nicht erlischt, sondern nur in der Ausübung beschränkt wird.

Nach dem Wortlaut des al. 4 erlischt das Verfügungsrecht, gleich wie nach Art. 402 HGB. und § 59 al. 3 BR., durch Uebergabe des Originalfrachtbriefes an den Empfänger und zwar nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte.

Durch die immerhin denkbare Uebergabe des Frachtbriefes an den Empfänger vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte erlischt das Verfügungsrecht des Absenders (ebenso wie nach deutschem Frachtrecht) nicht, denn der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag setzt die Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation voraus (Art. 16). Wohl aber erlischt das Verfügungsrecht des Absenders, wenn das Gut am Bestimmungsorte dem Empfänger auch ohne Frachtbrief ausgefolgt wurde, wenn nur die Ausfolgung in Erfüllung des Frachtvertrages erfolgt ist, was fallweise zu beurtheilen wäre. So führt z. B. die Uebergabe des Gutes zur Verwahrung an einen Spediteur in der Bestimmungsstation das Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders nicht herbei, auch wenn zufällig der Spediteur der Empfänger der Sendung ist, was die Ablieferungs-Bahn mangels des unterwegs zurückgebliebenen Frachtbriefes nicht wußte.

Kurz, nicht die bloße Thatsache der Uebergabe des Frachtbriefes oder des Gutes an den Empfänger, sondern der juristische Eintritt des letzteren in den Frachtvertrag im Sinne des Art. 16 führt das Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders herbei. Dieser Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag, von dem der folgende Abschnitt handeln wird, kann, wie nach deutschem Frachtrecht, auch ohne Initiative der Bahn erfolgen, der Empfänger hat nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ein Recht dazu und auch die gerichtliche Geltendmachung dieses Rechtes hat nach Art. 15, wie nach Art. 405 HGB. das Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders zur Folge. Nur

ist der Zeitpunkt des Erlöschens ein verschiedener nach Art. 15 und Art. 405 HGB. Der unbestimmte Zeitpunkt der „Klagsanstellung" des Art. 405 HGB. wurde zutreffend in Art. 15 in den der „Klagszustellung" umgeändert.

Sobald das Verfügungsrecht des Absenders, sei es durch freiwillige Erfüllung des Frachtvertrages seitens der Bahn, sei es durch Zustellung der Klage des Empfängers auf Eintritt in den Frachtvertrag gegen die Bahn, erloschen ist, hat die Bahn nach al. 4 zweiter Satz nur die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Nach al. 4 braucht der Empfänger nicht mehr einen Schaden zu erweisen, der ihm dadurch erwächst, daß die Bahn nach seinem Eintritt in den Frachtvertrag noch eine Verfügung des Absenders vollzogen hat, er kann ohne Weiteres das Gut bezw. den Ersatz für das Gut verlangen.

Auch hierin zeigt sich der große Unterschied zwischen der Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders nach al. 2 und dem Erlöschen dieses Rechtes nach al. 4 des Art. 15.

Die Anweisungen des in den Frachtvertrag eingetretenen Empfängers sind keine Verfügungen im Sinne des Art. 15, sie können sich nur auf die Art der Auslieferung beziehen und sind an keine Form gebunden. (Im Uebrigen s. folgenden Abschnitt.)

Indem wir die Frage über den Einfluß der Verfügung des Absenders auf die Umgestaltung eines internationalen in einen internen Frachtvertrag wegen der dabei zu erörternden Haftungsfragen dem Schlußworte überweisen müssen, erübrigt uns noch folgende wichtige Frage, auf welche wir im intl. Uebk. speciell Art. 15 vergeblich eine positive Antwort suchen.

Welchen Einfluß hat die Annahmeverweigerung bezw. der Annahmeverzug des Empfängers auf die Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders, welcher das Frachtbriefduplicat dem Empfänger übergeben hat? Wir wollen die Beantwortung dem nächsten Abschnitt vorbehalten, bis wir die allgemeinen

Wirkungen des Annahmeverzuges und der Annahmeverweigerung des Empfängers kennen gelernt haben werden.

Hier sei nur bemerkt, daß es dem Geiste des Gesetzes widersprechen und praktisch zu den größten Unzukömmlichkeiten führen würde, wenn man die durch Annahmeverzug oder Annahmeverweigerung des Empfängers provocirten Verfügungen des Absenders von der Vorweisung des Frachtbriefduplicates abhängig machen bezw. dem Empfänger, der das Frachtbriefduplicat inne hat, auch nach Annahmeverzug oder gar Annahmeverweigerung die Rechte des Art. 15 al. 2 zweiter Satz einräumen wollte.

Es ist aber für die Praxis höchst bedauerlich, daß die Frage im intl. Uebk. nicht positiv entschieden ist.

Zum Schlusse wollen wir nur noch darauf hinweisen, daß in der Praxis verschiedene nachträgliche Anweisungen des Absenders vorkommen, welche nicht unter den Begriff der Verfügung des Art. 15, daher auch nicht unter dessen Formvorschriften fallen, wir meinen die nachträgliche Auflage oder Auflassung, Minderung bezw. Erhöhung einer Nachnahme, die nachträgliche Frankirung der Gebühren 2c. Im intl. Uebk. finden wir von alledem nichts. Ob und inwieweit solche nach allgemeinen Tarifvorschriften 2c. zulässige Anweisungen fortbestehen können, würde fallweise zu prüfen sein.

Dem Geiste des Art. 15 entsprechend dürften alle nachträglichen Anordnungen bedenklich erscheinen, welche, ohne Vorweisung des Frachtbriefduplicates ertheilt, den Interessen des Empfängers widersprechen könnten, z. B. die nachträgliche Auflage einer Nachnahme. Uebrigens werden alle solche nachträgliche Aenderungen des Frachtvertrages die Vorlage des Frachtbriefduplicates, behufs Aenderung desselben, erfordern, in welchem Falle dem Empfänger aus der Ausführung der Anordnung keine Ansprüche erwachsen können.

2. Verhinderung des Transportes.

Uebk. **Art. 18.**

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem andern Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplicats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den estimmungsort abändern.

HGB.

Art. 394 al. 2 ist fast wörtlich in al. 1 des § 58 BR. wiederholt.

BR. **§ 58.**

Zeitweilige Verhinderung des Transports.

[1] Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

[2] Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der zuständigen Aufsichtsbehörde der betreffenden Verwaltung, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendungen auf Kosten der Versender resp. Empfänger über eine Hülfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweite Disposition über die Güter anzugehen.

Art. 18 schließt sich enge an die deutschrechtlichen Bestimmungen über die sog. „zeitweilige Verhinderung des Transportes" (§ 58 BR.) an, deren Inhalt theilweise klarer wiedergegeben ist.

So wurde vor Allem der zu Mißverständnissen geeignete Ausdruck: „zeitweilige" Verhinderung, entfernt. Art. 18 findet Anwendung bei jeder belangreichen Transportverhinderung. Geringfügige Hindernisse, deren eheste Beseitigung mit Bestimmtheit vorauszusehen ist, bleiben selbstverständlich außer Betracht; im Uebrigen ist die Dauer irrelevant.

Wichtiger als die Dauer ist die Ursache einer Transportverhinderung für die Frage, ob Art. 18 Anwendung findet oder nicht. Ausgeschlossen von den Wirkungen des Art. 18 sind alle Transportverhinderungen, die, sei es von der Bahn, sei es von den Parteien, in doloser Weise herbeigeführt werden, denn für dolus hat der schuldtragende Theil nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen voll einzustehen.

Hingegen fallen die durch Verschulden der Bahn (ausschließlich des dolus) herbeigeführten Transporthindernisse, wie al. 2 zeigt, in den Bereich des Art. 18, obwohl al. 1 nur „höhere Gewalt" und „Zufall" als Ursachen der in Art. 18 behandelten Transportverhinderungen angiebt.

Der durch die juristisch unzureichende Ausdrucksweise zwischen al. 1 und al. 2 scheinbar bestehende Widerspruch ist aus den deutschrechtlichen Bestimmungen übernommen, so daß wir hinsichtlich aller einschlägigen Detailfragen auf das deutsche Frachtrecht verweisen müssen.

Wie § 58 BR. unterscheidet Art. 18 weiters bei Eintritt von Transportverhinderungen zwei Fälle, und zwar:

1. daß die Aus- bezw. Durchführung des Transportes auf einem andern Wege nicht möglich ist;
2. daß die Fortsetzung und Durchführung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann.

Unter einem „andern Wege" in al. 1 und 3 ist ein anderer, als der im Frachtbrief vorgeschriebene, bezw. von der Bahn

gewählte Weg, zu verstehen (vergl. BR. § 58 al. 2, wo dies, obwohl selbstverständlich, doch ausdrücklich gesagt ist).

ad 1. Im deutschen Frachtrecht sind für den Fall, daß bei einer Transportverhinderung ein „anderer Weg" nicht vorhanden ist, nur die Rechte des Absenders festgesetzt; daß der Absender von dem Eintritt des Transporthindernisses durch die Bahn zu verständigen sei, galt als selbstverständlich.

Trotzdem können wir es nur als einen Vorzug des Art. 18 bezeichnen, daß der Bahn durch al. 1 ausdrücklich die Pflicht auferlegt wird, den Absender zu verständigen, oder, wie al. 1 nicht sehr glücklich sagt, „um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen".

Das Wort „anderweitig" erscheint uns überflüssig oder mindestens nichtssagend; das Wort „Disposition" ist eine ganz unmotivirte neue Bezeichnung für „Verfügung" oder „Anweisung" im Sinne des Art. 15, steht überdies mit al. 4 des Art. 18 nicht in Uebereinstimmung, wo von den in diesem Art. vorgesehenen „Anweisungen" die Rede ist.

Im französischen Texte findet sich sowohl in al. 1, als in al. 3 und al. 4 der gleiche Ausdruck „instructions".

Solche Unreinheiten des deutschen Textes, wie die eben besprochenen, sind geeignet, da Schwierigkeiten zu schaffen, wo thatsächlich keine bestehen.

Die Rechte und Pflichten des von dem Eintritt des Transporthindernisses verständigten Absenders sind nach al. 2 dieselben, wie nach BR. § 58 al. 1, sowohl was den Rücktritt vom Vertrage, als den Ersatz der bereits der Bahn erwachsenen Kosten betrifft.

Das Rücktrittsrecht erfährt jedoch in Folge der Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders im Art. 15 eine Modification.

Der weder im intl. Uebk., noch im deutschen Frachtrecht näher definirte „Rücktritt" des Absenders, erfolgt in der Praxis durch eine Verfügung des Inhaltes, daß das Gut da, wo es sich befindet, dem Absender zurückgegeben werde.

Auch in den Protokollen (II, S. 102 ff.) wird die Rücktrittserklärung als eine besondere Art der Verfügung oder „Anweisung“ (Art. 15) betrachtet, für welche auch al. 4 des Art. 18 Geltung hat.

Es würde sich daher aus Art. 15 (S. 172 ff.) ergeben, daß der Absender nur dann ohne Weiteres vom Vertrage zurücktreten kann, wenn er das Frachtbriefduplicat besitzt oder den Verlust desselben, bezw. die Zustimmung des Empfängers hinreichend nachweisen kann. Andernfalls würde ja die Bahn durch Rückgabe des Gutes an den Absender dem Empfänger haftbar.

In diesem Sinne ist al. 4 des Art. 18 auch auf al. 1, also auf den in Rede stehenden Fall der Transportverhinderung „ohne andern Weg“ zu beziehen.

Der Absender, der sich nicht im Besitze des Frachtbriefduplicates befindet, kann ohne Weiteres nur verfügen, daß das Gut bis zur Behebung des Transporthindernisses liegen bleibe, denn diese Verfügung, welche eigentlich keine Verfügung im Sinne des Art. 15 ist, ändert weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort. Anders beim Rücktritt. Durch diesen können die Interessen des Empfängers berührt werden, deshalb wird in al. 4 die Vorweisung des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders als formeller Beweis dafür verlangt, daß nicht der Empfänger das Frachtbriefduplicat und sohin einen Anspruch gegen die Bahn besitzt. Wird Letzteres aber anderweitig erwiesen, insbesondere durch Zustimmung des Empfängers zum Rücktritt, so kann die Bahn nicht bloß, sondern sie muß den Rücktritt bewilligen. Es gilt hier ebendasselbe, was wir bei Art. 15 hinsichtlich aller Verfügungen eingehend genug erörtert haben.

ad 2. Nach intl. Uebk. hat der Absender das Rücktrittsrecht nur, wenn bei der Transportverhinderung kein „anderer Weg“ möglich ist.

Ist hingegen ein „anderer Weg“ vorhanden, so hat die Bahn nach al. 3 zwei Alternativen:

a. den Transport auf dem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder

b. den Transport aufzuhalten und Verfügung des Absenders einzuholen, der aber nicht mehr vom Vertrage zurücktreten kann, wie nach al. 2.

Hier zeigen sich mehrere Unterschiede gegenüber dem BR. § 58 al. 2, obwohl man sich im deutschen Text von dem Wortlaut des BR. bedauerlicher Weise nicht losgemacht hat.

Es ist ganz unzweifelhaft, daß die den Bahnen in al. 3 eingeräumte Alternative nicht nur bei „Betriebsstörungen", sondern bei jeder Transportverhinderung im Sinne der al. 1 und 2 des Art. 18 Platz greift, wenn ein „anderer Weg" vorhanden ist.

Unseres Erachtens gilt dies sogar nicht nur, wenn es sich um die verhinderte „Fortsetzung" eines Transportes handelt, sondern auch dann, wenn der Antritt des Transportes verhindert ist, da al. 1 ausdrücklich nur dann zu gelten hat, wenn kein anderer Transportweg zur Verfügung steht. Wollte man al. 3 dem Wortlaute nach nur auf die Fortsetzung eines bereits begonnenen Transportes beschränken, so würden wir im Art. 18 selbst doch keine Antwort auf die Frage finden, was zu geschehen habe, wenn der Antritt des Transportes verhindert ist, aber eine Hilfsroute zu Gebote steht.

Für unsere Ansicht spricht auch der Umstand, daß es der Bahn ohnedies freisteht, die vorgeschriebene Route zu ändern, wenn nur die Bedingungen des Art. 6 lit. l eingehalten werden können, andernfalls wird die Bahn sowieso die Verfügung des Absenders einholen.

Unseres Erachtens ist somit das Verhältniß der al. 1 und 3 des Art. 18 zu einander folgendes:

Bei Transportverhinderungen ohne andern Weg ist der Absender stets um Verfügung anzugehen (al. 1), bei Vorhandensein eines anderen Weges kann die Bahn zwischen den zwei genannten Vorgängen wählen (al. 3).

Wenn es sich um den verhinderten Antritt des Transportes handelt, wird die Bahn im eigenen Interesse wohl lieber den Absender um Verfügung angehen, um sich jeder Verantwortung

für die Wahl der Hilfsroute zu entschlagen, wir können aber aus Art. 18 eine Pflicht hierzu nicht ableiten.

Ob die Bahn bei der gewählten Alternative bleiben, ob sie insbesondere, wenn sie die Verfügung des Absenders eingeholt hat, das Eintreffen derselben abwarten muß, was auch hinsichtlich des ad 1 besprochenen Falles fraglich, ist im intl. Uebk. nicht gesagt; auch ist nicht entschieden, inwieweit die Bahn für die Wahrung des Interesses des Absenders bei Wahl einer der Alternativen haftet.

Da alle diese Fragen auch im deutschen Frachtrecht bestehen und zum Theil streitig sind, können wir hier auf dieselben nicht näher eingehen.

Nur hinsichtlich der Haftung der Bahn für die Folgen der im Interesse des Absenders getroffenen Wahl möchten wir uns dagegen aussprechen, daß die im Art. 6 lit. l normirte Beschränkung der Haftung für die Wahl des Transportweges auf „grobes Verschulden" hier zur analogen Anwendung komme.

Die geringe Haftung der Bahn für die Wahl des Transportweges im Art. 6 entspricht gleichsam einer Unterlassung des Absenders, der in der Lage war, durch eine Routenvorschrift im Frachtbriefe sein Interesse selbst zu wahren.

Von der Transportverhinderung ist aber dem Absender nichts bekannt, muß ihm zum Mindesten nichts bekannt sein; die Bahn handelt also ganz wie ein negotiorum gestor und sollte daher auch wie ein solcher haften.

Die dritte Alternative, welche der Bahn nach BR. § 58 al. 2 zusteht, nämlich die Beseitigung der Störung abzuwarten (ohne Verständigung des Absenders), ist im Art. 18 nicht aufgenommen.

Die Bahn ist nach al. 3 nur dann zur Verständigung des Absenders recte zur Verfügungseinholung n i c h t verpflichtet, wenn sie die Hilfsroute benützt, andernfalls muß sie immer den Absender um Anweisung (Verfügung) angehen.

Das Verfügungsrecht des Absenders ist aber gemäß Art. 15 ein beschränktes, worauf auch al. 4 des Art. 18 hinweist.

Die Bedeutung des al. 4 ist ad 1 sattsam gewürdigt.

Ohne Frachtbriefduplicat oder ohne Nachweisung des Verlustes desselben, bezw. ohne Zustimmung des Empfängers kann der Absender nur verfügen, daß das Hinderniß abgewartet, oder daß die Hilfsroute benützt werde.

Der im Besitze des Originalfrachtbriefes befindliche Absender kann auch die Ausfolgung des Gutes in der Station, wo es liegen geblieben ist, verlangen und dadurch das gleiche Resultat herbeiführen, wie beim Rücktritt nach al. 2.

Das intl. Uebk. hat die Frage nach dem Ersatz der bereits zu Gunsten der Bahn aufgelaufenen Gebühren ꝛc. nur für den Fall des Rücktrittes vom Vertrage (al. 1 u. 2), nicht auch für den Fall der Ausfolgung des Gutes unterwegs auf Grund einer nach al. 3 des Art. 18 eingeholten oder einer spontanen Verfügung geregelt.

Wir haben dies bereits bei Art. 15 erwähnt und wollen nun dieser Frage nähertreten.

Wir müssen dabei von dem begrifflichen Unterschied zwischen „Rücktritt" und „verfügter Ausfolgung des Gutes unterwegs" ausgehen, der doch besteht, wenn auch die Rücktrittserklärung in Form einer Verfügung erfolgt.

Bei dem Rücktritt, den wir auch als Auflösung des Frachtvertrages bezeichnen können, entfällt die Erfüllung des Frachtvertrages, somit eine Ablieferung im Sinne des Frachtrechtes; bei der verfügten Ausfolgung des Gutes unterwegs wird der Frachtvertrag nur abgeändert und in einer andern, als der ursprünglich vereinbarten Weise erfüllt, das Gut gelangt zur Ablieferung im Sinne des Frachtrechtes. Es wäre daher logisch, aber auch billig, daß die Bahn im ersten Falle gar keinen, im zweiten Falle den vollen Frachtanspruch geltend machen könnte.

Für den „Rücktritt" enthält al. 2 des Art. 18 die gleichen positiven Bestimmungen wie BR. § 58. Trifft die Bahn keinerlei Verschulden, so sind ihr die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die für

den factisch zurückgelegten Weg gebührenden Frachten 2c. zu ersetzen. A contrario folgt, daß die Bahn, welche das Transporthinderniß und somit eventuell den Rücktritt des Absenders verschuldet hat, keinerlei Kosten beanspruchen kann.

Wenn nun der Bahn bei dem nicht verschuldeten Rücktritt des Absenders, also bei Auflösung des Vertrages, alle bis zum Rücktritt aufgelaufenen Kosten vom Gesetze zuerkannt werden, so würde es gewiß dem Geiste des Gesetzes widersprechen, wenn man der Bahn bei einer ohne ihr Verschulden provocirten, oder gar bei einer spontanen Verfügung des Absenders, durch welche das Gut unterwegs ausgefolgt werden soll, keine weiteren Gebühren, als beim Rücktritt des Absenders zugestehen wollte.

Nach BR. § 60 P. 1 al. 2 ist denn auch thatsächlich der Bahn für den Fall der verfügten Zurückgabe des Gutes auf einer Zwischenstation neben der tarifmäßigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke ein tarifmäßiges Reugeld zu zahlen.

Die Aufnahme einer ähnlichen Bestimmung in das intl. Uebk. wurde bedauerlicher Weise übersehen. Da jedoch nach Art. 11 die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichen Tarife zu erfolgen hat, so wird es Sache der Tariffestftellung, bezw. der dieselben genehmigenden Staatsbehörden sein, für entsprechende Gebühren bei Ausfolgung des Gutes unterwegs vorzusorgen.

In Verkehren, in welchen solche Tarifbestimmungen fehlen, kann diese Lücke des intl. Uebk. leicht zu Streit führen. Der deutsche Richter wird geneigt sein, die vorerwähnte Bestimmung des BR. § 60 analog anzuwenden.

Daß die Lieferzeit während der Dauer einer ohne Verschulden der Bahn eingetretenen Transportverhinderung (Betriebsstörung) ruht, haben wir aus § 6 Ausf.Bst. al. 7 erfahren. Ob die Bahn für die Dauer einer solchen Transportverhinderung Lagergeld einheben kann, ist aus dem intl. Uebk. nicht zu beantworten. Unseres Erachtens bleiben deshalb die geltenden Bestimmungen der Reglemente 2c. auch ferner in Wirksamkeit.

IV. Erfüllung des Frachtvertrages. (Ablieferung, Pfandrecht, Feststellung von Mängeln.)

Uebk. Art. 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 25.	HGB. Art. 403, 405, 406, 407, 409, 410, 411, 431.
(Art. 18 ist im Abschnitt III, Art. 23 im Abschnitt I behandelt.)	BR. § 59 al. 1 erster Satz, al. 4 bis zum Schluß. § 60 P. 3, 4, 5, 6, 7. § 61.

Die Erfüllung des Frachtvertrages liegt in der Ablieferung des Gutes am Bestimmungsorte an den Empfänger. Hinsichtlich der auf die Erfüllung des Frachtvertrages bezüglichen Pflichten und Rechte der Bahn, desgleichen hinsichtlich der durch Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte entstehenden selbstständigen Rechte bezw. Pflichten des Empfängers bilden die Art. 16, 17 und 20 eine oft wörtliche Wiedergabe der Art. 403, 405, 406 und 410 des HGB., so daß wir diesbezüglich zumeist nur auf das deutsche Frachtrecht hinzuweisen haben.

In einem anderen Sinne werden wir aber auch bezüglich des Verfahrens bei Ablieferung der Güter (Avisirung, Ausfolgung, Zustreifung, Nachwaage, Lagergeld 2c.), ebenso bezüglich des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen zum größten Theile auf das deutsche Frachtrecht verweisen müssen, weil das Verfahren bei der Ablieferung und bei Ablieferungshindernissen durch das intl. Uebk. aus Opportunitätsrücksichten nicht einheitlich geregelt wurde.

Trotz der Wichtigkeit dieser Materien hat man wegen der bestehenden Verschiedenheiten der einzelnen Landesrechte und Usancen eine einheitliche Regelung nicht einmal versucht.

Schon die Denkschrift der deutschen Commissarien sagt, daß die Art und Weise der Aushändigung des Gutes, und die etwaige Avisirung mit den localen Verhältnissen (namentlich auch den Zolleinrichtungen) so enge zusammenhängt, daß eine gemeinsame Regelung weder nothwendig (?) noch zweckmäßig (?) erscheint, und daß hinsichtlich des Verfahrens bei Ablieferungs-

hindernissen „dem formellen Rechte des Staates der Ablieferung möglichst wenig vorgegriffen werden sollte".

So ist denn auch thatsächlich im Art. 19, bezüglich des ganzen Ablieferungsverfahrens, im Art. 24, bezüglich des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen mit Ausnahme von zwei einheitlichen Bestimmungen dieses Art. auf die Landesrechte verwiesen, deren einschlägige Normen auch auf intl. Transporte kraft intl. Uebk. Anwendung finden sollen.

Wie wir bereits im ersten Theil I (S. 28 ff.) bemerkt haben, ist gerade hier der Mangel einer einheitlichen Regelung der Frachtrechtsverhältnisse durch das intl. Uebk. vom praktischen Standpunkte lebhaft zu bedauern.

Die Interessenten, insbesondere die Absender, sind auch ferner ohne Studium verschiedener ausländischer Rechte nicht in der Lage, das Schicksal ihrer Sendungen am Bestimmungsorte zu beurtheilen und das zur Wahrung ihrer Rechte Erforderliche vorzukehren, aber auch die Gerichte kommen bei der Anwendung eines ihnen fremden Rechtes in eine schwierige Lage, was wiederum für die abliefernde Bahn gefährlich erscheint.

Ohne auf die vielen hier in Betracht kommenden Fragen eingehen zu können, von denen manche ja wirklich keiner einheitlichen Regelung bedürfen mögen, wollen wir nur besonders zwei Rechtsmomente hervorheben, an welchen der Absender und die Transportbahnen ein lebhaftes Interesse haben; es sind dies 1. der Eintritt des Annahmeverzuges des Empfängers, welches Moment namentlich für die Haftung der Bahn von maßgebendem Einfluß ist (Art. 30) und 2. das Verfahren mit unanbringlichen Gütern z. B. die Art und der Zeitpunkt der Veräußerung derselben rc.

Bedenkt man, daß in einzelnen Rechtsgebieten die betreffenden Rechtsfragen durch Gesetze und Reglemente nicht genügend geregelt, theoretisch streitig und in der Praxis durch Usancen beherrscht sind, so wird man, ohne besonders kritisch zu sein, sagen müssen, daß hier eine fast unverantwortliche Lücke des

intl. Uebk. zu finden ist, deren Ausfüllung wohl eine der ersten Aufgaben der Vertragsstaaten sein wird.

Mit knapper Noth ist das Pfandrecht, das bei der Ablieferung eine Rolle spielt, dem ursprünglich für dessen Regelung in Aussicht genommenen Schicksale des Ablieferungsverfahrens entronnen, und dies auch nur insofern, als einheitlich im Art. 21 den Bahnen ein Pfandrecht für ihre frachtrechtlichen Forderungen an dem Gute gewährt, die Natur und Dauer dieses Pfandrechtes präcisirt wird. Bezüglich der Wirkungen des Pfandrechtes und des zur Realisirung desselben dienlichen Verfahrens ist hingegen wieder auf die Landesgesetze verwiesen (Art. 22) und somit die Rechtsungleichheit des status quo für so wichtige Rechtsfragen aufrecht erhalten.

In einem, wenn auch mehr äußerlichen Zusammenhang mit der Erfüllung des Frachtvertrages steht die Feststellung von Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes, die zwar ebensogut unterwegs, wie bei der Ablieferung vorkommen, bezw. wahrgenommen werden können, oft aber die Ursache eines Ablieferungshindernisses bilden.

Deshalb wurde die Feststellung der bezeichneten Mängel im Anschluß an Art. 24, betreffend die Ablieferungshindernisse, im Art. 25 behandelt. Auch Art. 25 giebt nur einige einheitliche Normen; bezüglich des bei den Feststellungen zu beobachtenden Verfahrens ist abermals auf die Landesgesetze verwiesen.

So können wir sagen, daß für die in diesen Abschnitt gehörigen Frachtrechtsverhältnisse das deutsche Frachtrecht in Oesterreich bezw. Deutschland und im Vereinsgebiete im großen Ganzen auch ferner in Geltung bleibt, theils durch Reception seitens des intl. Uebk., da, wo es einheitliche Normen aufstellt, theils durch ausdrücklichen Hinweis des intl. Uebk., da, wo es die Regelung der Rechtsfragen den für die betreffenden Bahnen geltenden Gesetzen und Reglementen überläßt.

Nur in einem Punkte ist eine bedeutende Aenderung bezw. Neuerung im intl. Uebk. zu verzeichnen und zwar bezüglich des

Pfandrechtes. Das sog. Folgerecht des Art. 409 HGB., daß nämlich das Pfandrecht auch nach der Ablieferung fortdauert, „insofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt", hat im Art. 21 keine Aufnahme gefunden. Das Nähere siehe unten bei Art. 21.

Was die nun folgende artikelweise Betrachtung der Bestimmungen des intl. Uebk. anbelangt, müssen wir bemerken, daß wegen des sachlichen Zusammenhanges die Reihenfolge der Art. des Uebk. nicht eingehalten werden kann.

Die Art. 16, 17 und 20, betreffend die auf die Erfüllung des Frachtvertrages, resp. die Ablieferung bezüglichen Rechte und Pflichten gehören ebenso zusammen, wie die Art. 19 und 24, betreffend das Verfahren bei der Ablieferung und bei Ablieferungshindernissen. An letztere schließt sich Art. 25, betreffend die Feststellung in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen. Dazwischen finden, anknüpfend an Art. 20, die Art. 21 und 22, betreffend das Pfandrecht, ihre entsprechende Stellung.

1. Die Erfüllung des Frachtvertrages.

Uebk. Art. 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hiebei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisen-

HGB. Art. 403.

Der Frachtführer ist verpflichtet, am Ort der Ablieferung dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen.

(Vergl. auch § 59 al. 1 erster Satz bei Art. 15, S. 166.)

Art. 405.

Nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung ist der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder

bahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplicats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Artikels 15 entgegenstehende Verfügung ertheilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht- und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

fremdem Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, den Frachtführer auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Guts zu belangen, sofern nicht der Absender demselben vor Anstellung der Klage eine nach Maßgabe des Art. 402 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

(Vergl. auch Art. 431.)

Art. 406.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten.

Art. 410.

al. 1.

Geht das Gut durch die Hände mehrerer Frachtführer, so hat der letzte bei der Ablieferung, sofern nicht der Frachtbrief das Gegentheil bestimmt, auch die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Forderungen der vorhergehenden einzuziehen und deren Rechte, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben.

Die Art. 16, 17 und 20 enthalten gutes deutsches Frachtrecht, und zwar die Art. 403, 405, 406 und 410 al. 1 HGB. Letztere gelten auch für das Eisenbahnfrachtgeschäft, weil das BR. diese nicht absoluten Normen des HGB. nicht abgeändert hat. Sie sind, wir möchten sagen, fast selbstverständlich und dienen mehr dem Bedürfniß, die wissenschaftlich streitige Rechtsstellung des Empfängers zu bestimmen. Für das intl. Uebk. ist dies bei den möglichen Differenzen in den Landesrechten von besonderer Wichtigkeit.

Die Erfüllung des Frachtvertrages besteht, um es kurz zu wiederholen, in der vertragsmäßigen Ausfolgung des Gutes an den Empfänger.

Auf die Erfüllung des Frachtvertrages beziehen sich verschiedene Rechte und Pflichten.

1. Die Bahn hat die Pflicht, Frachtbrief und Gut dem bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte auszufolgen.

Das diese Pflicht normirende al. 1 des Art. 16 ist fast wörtlich mit Art. 403 HGB. übereinstimmend.

Der Ausdruck „Bestimmungsort" statt „Ort der Ablieferung" ist erst bei der Schlußredaction zur Vermeidung von Mißverständnissen gewählt worden. Bei dem Mangel einer einheitlichen Regelung des Ablieferungsverfahrens wäre es nämlich möglich, daß in Ländern, wo die Bahnen zur Zufuhr der Güter nach Orten verpflichtet sind, die von der Bestimmungsstation entfernt liegen, der Ort der Ablieferung eben nicht die Bestimmungsstation ist. Das intl. Uebk. selbst wollte aber den Bahnen nur die Verpflichtung zur Ausfolgung des Gutes an den Empfänger in der Bestimmungsstation auferlegen, insbesondere sollte die strenge Haftung der Bahnen mit der Ablieferung in der Bestimmungsstation (Art. 30) enden. Man hatte die Absicht, dies in al. 3 des Art. 16 (ähnlich wie in den Art. 430 und 431 HGB. bezw. § 65 al. 1 BR.) in unzweifelhafter Weise zu betonen.

Durch ein fatales Uebersehen der Redactionscommission ist nun gerade in diesem al. 3 der in den früheren Entwürfen enthaltene Ausdruck „Ort der Ablieferung" stehen geblieben, was den Leser um so mehr verwirren kann, als in den beiden ersten al. des Art. 16 nirgends von einem „Ort der Ablieferung", sondern absichtlich vom „Bestimmungsort" die Rede ist. Aus dem Zusammenhange und Geist des Art. 16, überdies aus den Art. 19 und 30 geht aber mit voller Bestimmtheit hervor, daß in Art. 16 al. 3 als Bestimmungsort im Sinne des al. 1 die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation zu gelten hat.

Die in al. 1 der Bahn auferlegte Verpflichtung ließe sich daher zutreffend in folgender Weise zum Ausdruck bringen: Die Bahn ist verpflichtet, in der vom Versender bezeichneten Be-

stimmungsstation dem bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

In der so präcisirten Aushändigung des Gutes ist zugleich die Definition des Begriffes „Ablieferung" als Erfüllung des Frachtvertrages seitens der Bahn gegeben.

Der Ausdruck „dem bezeichneten Empfänger" in al. 1 ist richtiger als der Ausdruck „dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger" des Art. 403 HGB., denn bei einer Aenderung des Empfängers durch nachträgliche Anweisung des Absenders (Art. 15) ist der bezugsberechtigte Empfänger nicht durch den Frachtbrief, sondern durch die abändernde Verfügung bezeichnet. In der Praxis wird allerdings die verfügte Aenderung des Empfängers zumeist auch im Frachtbrief durch die Bahn ersichtlich gemacht. Ganz zutreffend wäre der Ausdruck: „dem vom Absender bezeichneten Empfänger", so wie dies in al. 3 von der Bestimmungsstation gesagt ist.

Die in al. 1 festgesetzte Ablieferungspflicht der Bahn ist von zwei Bedingungen abhängig gemacht, welche der Empfänger zu erfüllen hat. Sie begründen Rechte der Bahn bezw. Pflichten des Empfängers, und zwar betreffend die Bezahlung der Frachtgebühren und Auslagen, sowie die Bescheinigung des Empfanges.

Da diese Rechte der Bahn aber erst dann zur Geltung kommen, wenn der Empfänger in den Frachtvertrag eintreten will, so werden wir, ehe wir auf die Pflichten des Empfängers eingehen, die den vorgedachten Rechten der Bahn entsprechen, das Recht des Empfängers auf Erfüllung des Frachtvertrages betrachten, welches gleichsam die Ablieferungspflicht der Bahn ergänzt.

2. Der Empfänger hat nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte ein Recht auf Erfüllung des Frachtvertrages seitens der Bahn. Mit diesem Rechte befaßt sich al. 2 des Art. 16, das im Princip und zum großen Theile auch im Wortlaut mit Art. 405 HGB. übereinstimmt. Wir müssen daher in Bezug auf Natur und Inhalt dieses Rechtes, welches

der Empfänger selbstständig (im eigenen Namen) ausüben kann, auf das deutsche Frachtrecht verweisen.

Gemäß Art. 16 al. 2 kann der Empfänger sein durch den Frachtvertrag begründetes Recht erst nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte, das ist im Sinne des al. 3 nach Ankunft des Gutes in der Bestimmungsstation, ausüben. Das Recht erlischt, wenn vor dessen Ausübung eine entgegenstehende Verfügung seitens des Absenders rechtsgiltig ertheilt wird.

Wir wissen bereits aus Art. 15 (S. 184 ff.), daß der Absender auch nach Ankunft des Gutes in der Bestimmungsstation solange verfügen kann, bis der Frachtbrief dem Empfänger (in Erfüllung des Frachtvertrages) ausgefolgt, oder bis die Klage des Empfängers auf Erfüllung des Frachtvertrages der Bahn zugestellt wurde. Hieraus folgt, daß das in Rede stehende Recht des Empfängers auch dann erlischt, wenn zwischen der Anstellung seiner Klage und der Zustellung derselben an die Bahn eine rechtsgiltige Verfügung des Absenders erfolgt bezw. befolgt ist. Anders und unpraktisch nach Art. 405 HGB., welcher schon durch Anstellung der Klage des Empfängers das Verfügungsrecht des Absenders erlöschen läßt.

Der letzte Satz des al. 2 des Art. 16 könnte irrig so aufgefaßt werden, als ob die dem Rechte des Empfängers entgegenstehende Verfügung nur von dem „im Besitze des Duplicates" (recte Frachtbriefduplicates) befindlichen Absender ertheilt werden könnte.

Die Ausdrucksweise entspricht auch hier nicht dem, was man zum Ausdruck bringen wollte.

Wie aus den Protokollen hervorgeht, sollen die Worte: „im Besitze des Duplicates befindlichen Absender" keinen andern Zweck haben, als auf die Bedeutung des Frachtbriefduplicates bei der Verfügungsertheilung hinzuweisen, an eine Aenderung oder Neuerung gegenüber dem Art. 15 wurde nicht gedacht. Es kommt daher in Wirklichkeit nicht darauf an, ob sich der Absender im Besitze des Frachtbriefduplicates befand, sondern, wie bei Art. 15 sattsam erörtert wurde, ob der Empfänger das

Frachtbriefduplicat vom Absender erhalten hatte oder nicht. Der Empfänger hat nur dann das Recht, die Wirksamkeit einer seinem Eintritt in den Frachtvertrag entgegenstehenden Verfügung des Absenders zu bestreiten bezw. volle Schadloshaltung von der Bahn im Sinne des Art. 15 al. 2 zu verlangen, wenn er beweisen kann, daß ihm das Frachtbriefduplicat vom Absender übergeben wurde. (S. 172 ff.)

Die Ausübung des Rechtes des Empfängers auf Erfüllung des Frachtvertrages, die wir kurz als den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag bezeichnen können, ist an die bei der Ablieferungspflicht der Bahn ad 1 erwähnten Bedingungen geknüpft, denen wir uns nun zuwenden.

3. Der Empfänger, der in den Frachtvertrag eintreten will, hat der Bahn a. die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen und b. den Empfang des Gutes zu bescheinigen.

Diese beiden in al. 1 ausdrücklich genannten Pflichten sind in erster Linie unter den in al. 2 ganz allgemein als „aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Verpflichtungen" des Empfängers gemeint, gegen deren Beobachtung er sein Recht auf Erfüllung des Frachtvertrages seitens der Bahn geltend machen kann.

Wie nach deutschem Frachtrecht besteht somit die Erfüllung des Frachtvertrages in gegenseitig von einander bedingten Leistungen und hat daher Zug um Zug zu erfolgen, wobei in der Regel der Empfänger den Anfang machen wird.

Die sogenannte Avisirung des Gutes, welche vom intl. Uebk. selbst nicht vorgeschrieben, sondern den Landesgesetzen zur Regelung überlassen ist, kann noch nicht als ein Moment der Erfüllung des Frachtvertrages, sondern nur als ein Theil des die Ablieferung bezweckenden Verfahrens betrachtet werden.

Die Erfüllung des Frachtvertrages wird also zumeist damit beginnen, daß der Empfänger die Ablieferung verlangt und zugleich die Zahlung der Gebühren anbietet oder leistet.

Früher braucht die Bahn weder Frachtbrief noch Gut auszufolgen. Das Retentionsrecht der Bahn ist überdies ein Ausfluß

des ihr in Art. 21 für ihre frachtbrieflichen Forderungen eingeräumten gesetzlichen Faustpfandrechtes an dem Gute.

Das intl. Uebk. bietet keinen Anhaltspunkt dafür, daß der Empfänger das Gut vor der Erfüllung des Frachtvertrages in Augenschein nehmen, äußerlich oder gar innerlich untersuchen dürfe. Aus den Protokollen (I. S. 48 ff.) ergiebt sich vielmehr, daß die Majorität eine solche vorherige Prüfung des Gutes seitens des Empfängers für unzukömmlich erklärte und deshalb auch die Aufnahme einer diesbezüglichen Bestimmung ablehnte.

Die Bezahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge ist, wie im deutschen Frachtrecht, nicht etwa als eine Bedingung zu betrachten, welche entfällt, wenn die Bahn Frachtbrief und Gut dem Empfänger ohne Einziehung ihrer Forderungen ausgefolgt hat. Das, was bis zur „Annahme des Gutes" Bedingung war, wird durch die „Annahme" zu einer selbstständigen Verpflichtung des Empfängers; Art. 17 bringt dies fast mit denselben Worten zum Ausdruck wie Art. 406 HGB.

Wir müssen daher wieder hinsichtlich des Details, insbesondere der Begriffe: „Annahme" des Gutes und des Frachtbriefes 2c. auf das deutsche Frachtrecht verweisen. Eine geringe, aber immerhin bemerkenswerthe Abweichung enthalten Art. 16 al. 1 und Art. 17 gegenüber dem Art. 406 HGB.; erstere verpflichten den Empfänger zur Zahlung der „im Frachtbrief erfichtlich gemachten Beträge", während letzterer von der Zahlung „nach Maßgabe des Frachtbriefes" spricht. Gemeint ist in beiden Fällen dasselbe, nämlich daß alle Beträge, welche die Bahn zu erheben berechtigt ist, im Frachtbrief ersichtlich gemacht sein müssen. Im intl. Uebk. ist dies hinsichtlich der Baarauslagen in Art. 11 und hinsichtlich der Nachnahme in Art. 6 ausdrücklich gesagt, hinsichtlich der Fracht und der tarifmäßigen Gebühren, zu denen auch die als „Frachtzuschläge" bezeichneten Conventionalstrafen (Art. 7 bezw. § 3 Ausf.-Bst.) und Assecuranz-Prämien (Art. 38 bezw. § 9 Ausf.-Bst.) zählen, ist durch die Rubriken der Rückseite des Frachtbriefformulares darauf hingewiesen.

Das Bestreben, den Sinn der Worte des Art. 407 „nach Maßgabe des Frachtbriefes" deutlicher zum Ausdruck zu bringen, ist im deutschen Text der Art. 16 und 17 insofern mißlungen, als die Worte „die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge" zu dem Mißverständniß führen könnten, daß auch die Höhe der Beträge für die Zahlungspflicht allein maßgebend sein soll (also gewissermaßen eine Scripturobligation vorliege), was durchaus nicht der Fall ist. Wir wissen aus Art. 12, daß bei unrichtiger Anwendung der Tarife und bei fehlerhafter Frachtberechnung das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zuviel Erhobene zu erstatten ist. (S. 141 ff.)

Ferner sind nicht alle im Frachtbrief ersichtlich gemachten „Beträge", sondern alle ersichtlich gemachten „Beträge der Forderungen" der Bahn zu bezahlen. Der französische Text deckt sich auch hier mehr mit dem, was man ausdrücken wollte, „der Empfänger hat zu zahlen: le montant des créances résultant de la lettre de voiture". Es ist dies von Wichtigkeit für die im Frachtbrief ersichtlichen Beträge der frankirten Gebühren, die der Empfänger selbstverständlich nicht zu bezahlen hat. Freilich ergiebt es sich aus der Gebührennote auf der Rückseite des Frachtbriefes, welche Beträge frankirt und welche zu erheben sind.

Der Empfänger hat also die zu „erhebenden" Beträge gemäß Art. 16 und 17 zu zahlen, und er kann deren Zahlung nur verweigern, wenn und insoweit sie durch den im Frachtbrief etwa angegebenen Betrag der geleisteten Francatur (siehe Art. 6) gedeckt sind. Der Francaturvormerk im Frachtbriefe ohne Angabe des Francaturbetrages befreit den Empfänger von der Pflicht, die zu erhebenden Beträge zu bezahlen, nicht. Ebenso hat er die Differenz zwischen den frankirten und den thatsächlich aufgelaufenen Gebühren ꝛc. zu begleichen. Vergl. Art. 12, S. 142.

An der Pflicht des Empfängers zur Bezahlung aller frachtbrieflichen Forderungen der Bahn wird durch Beschädigung, Minderung oder Verspätung des Gutes nichts geändert, selbst dann nicht, wenn von mehreren auf dem Frachtbrief verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen. Es geht dies

aus Art. 44 al. 4 hervor, welcher den Empfänger in dem eben bezeichneten Falle nur dazu berechtigt, die nicht abgelieferten Gegenstände in der Empfangsbestätigung auszuschließen. (Vergl. dagegen BR. § 59 al. 9 P. 4, welcher in diesem Falle verhältnißmäßigen Frachtabzug gestattet.)

Der Empfänger, der also nach intl. Uebk. stets beim Eintritt in den Frachtvertrag alle frachtbrieflichen Forderungen der Bahn zu bezahlen hat, erwirbt aber durch den Eintritt in den Frachtvertrag gemäß al. 2 des Art. 16 die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte, zu denen die Ersatzansprüche wegen Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Gutes gehören, und erhält dann, soweit diese Ansprüche begründet sind, auch einen entsprechenden Ersatz der bezahlten Fracht ꝛc., worauf wir im Abschnitt VI zurückkommen werden.

Ueber die Pflicht des Empfängers zur Bescheinigung des Empfanges des Gutes ist im Art. 16 nichts Besonderes gesagt, auch im BR. § 59 al. 9 ist bei dem Ablieferungsverfahren der „Empfangsbescheinigung“ gedacht.

Wie sich aus der vorcitirten Bestimmung des Art. 44 al. 4 ergiebt, kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung nicht abgelieferte Gegenstände einer Frachtbriefsendung, und zwar unter „specieller Bezeichnung derselben“ ausschließen. Im al. 3 des Art. 44 ist bestimmt, daß andere Vorbehalte bei der Annahme des Gutes wirkungslos sind, sofern sie nicht unter Zustimmung der Bahn erfolgen. Nach al. 3 des Art. 44 steht es aber dem Empfänger frei, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht die Annahme des Gutes bezw. die Empfangsbescheinigung insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist.

Wir werden bei Art. 25 sehen, daß die Bahn zu solchen Feststellungen verpflichtet ist, welche gemäß Art. 44 dem Empfänger die Entschädigungsansprüche auch nach Annahme des Gutes sichern.

Also nicht die Beschädigung oder die Minderung, desgleichen

die einer besonderen Feststellung nicht bedürftige Verzögerung, sondern nur der Mangel der vorgeschriebenen Feststellung berechtigt den Empfänger zur Verweigerung der Empfangsbescheinigung.

In allen andern Fällen ist Nichtbezahlung der Gebühren oder Weigerung der Empfangsbescheinigung, der Bezugsverweigerung, also dem Nichteintritt in den Frachtvertrag gleich zu achten.

Auch nach intl. Uebk. hat der Empfänger im Sinne des Frachtrechtes nur ein Recht, nicht auch eine Pflicht zum Eintritt in den Frachtvertrag.

Auf die Folgen des Nichteintrittes des Empfängers in den Frachtvertrag werden wir noch wiederholt zu sprechen kommen. In dieser Unterabtheilung betrachten wir jedoch nur den normalen Fall der Erfüllung des Frachtvertrages durch Eintritt des Empfängers in denselben.

4. Durch Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtungen erwirbt der in den Frachtvertrag eintretende Empfänger nicht nur das Recht auf Uebergabe des Gutes und des Frachtbriefes, sondern er kann gemäß Art. 16 al. 2, ebenso wie nach Art. 405 HGB., auch andere „durch den Frachtvertrag begründete Rechte" gegen die Bahn geltend machen.

Bezüglich dieser Rechte und aller einschlägigen theoretischen Streitfragen müssen wir uns abermals mit dem Hinweis auf das deutsche Frachtrecht begnügen und nur kurz bemerken, daß es sich um die auf den Empfänger übergehenden Rechte des Absenders handelt, welche auf vertragsmäßige Ablieferung bezw. auf Schadensersatz wegen nicht vertragsmäßiger Ablieferung gerichtet sind.

Nach intl. Uebk. gehört noch insbesondere das Recht des Empfängers hierher, bei Ankunft des Gutes die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbrief etwas Anderes festgesetzt ist; vergl. Art. 10 S. 133 ff. Auch die Ausübung dieses Rechtes setzt den Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag und die Erfüllung seiner nach dem Wortlaut

des Art. 16: aus demselben („dem Frachtvertrag"), nach Art. 405 HGB. „aus dem Frachtbrief" sich ergebenden Verpflichtungen voraus. Mit beiden Ausdrücken ist wieder dasselbe gemeint. Thatsächlich ergeben sich die Verpflichtungen des Empfängers nicht nur aus dem Frachtbrief oder dem Frachtvertrage, sondern aus den denselben zu Grunde liegenden gesetzlichen Bestimmungen, wie z. B. die Pflicht zur Empfangsbescheinigung.

Für die Praxis im Gebiete des deutschen Frachtrechtes bleibt so ziemlich Alles beim Alten, die Rechtsgrundsätze der Art. 16 und 17 kommen in der Praxis überhaupt insofern weniger in Betracht, als das Ablieferungsverfahren die praktische Durchführung der theoretischen Principien enthält; dies ist auch der Grund, warum sich die Art. 403, 405 und 406 HGB. im BR. nur in kleinen Bruchstücken wiederfinden.

Das intl. Uebk., welches aber das Ablieferungsverfahren selbst nicht einheitlich regelt, wollte wenigstens die materiellen Rechtsverhältnisse zwischen der Bahn und dem Empfänger festsetzen, die keineswegs überall die gleichen sind, wie in dem vom intl. Uebk. recipirten deutschen Frachtrecht.

5. Einen allgemeinen, die „Ablieferung" betreffenden Grundsatz, der auch das Verhältniß der Bahnen unter einander betrifft, enthält der dem Art. 410 al. 1 HGB. nachgebildete Art. 20.

In Folge der Zwangsgemeinschaft kommt die abliefernde Bahn in die Lage, nicht nur ihre eigenen, sondern auch die durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen der vorhergehenden Bahnen einzuziehen.

Nach Art. 16 hat die abliefernde Bahn das Recht, vor Ausfolgung des Gutes die Bezahlung „der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge" zu verlangen. Was hinsichtlich ihrer eigenen Forderungen nur ein Recht, ist hinsichtlich der frachtbrieflichen Forderungen der Vorbahnen und anderer Berechtigter, d. i. des Absenders bezüglich der Nachnahme und dritter Personen, z. B. bezüglich creditirter Reparaturkosten und sonstiger Auslagen, eine Pflicht. Diese Pflicht ist im Art. 20

zum Ausdruck gebracht, der gleichzeitig eine Erläuterung der „im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge" bildet, zu deren Zahlung der Empfänger verpflichtet ist.

Wir wissen aus Art. 23 (S. 74, 75), daß die Ablieferungsbahn für die Bezahlung der Forderungen der Vorbahnen verantwortlich ist, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Beträge abliefert. Daß ihr der Anspruch gegen den Empfänger gewahrt bleibt, würde sich, auch wenn es in Art. 23 nicht ausdrücklich gesagt wäre, aus Art. 17 ergeben.

Die Haftung der Ablieferungsbahn für nicht eingezogene Nachnahmen nach Eingang und ihren Rückgriff gegen den Empfänger haben wir bei Art. 13 (S. 152) kennen gelernt.

Die besondere Aufzählung der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen im Art. 20 hat auch einen Grund darin, daß der folgende Art. 21 der Bahn „für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen" das Pfandrecht an dem Gute einräumt. Wir werden in der nächsten Unterabtheilung auf diese verschiedenartigen Forderungen zurückkommen.

In redactioneller Beziehung wäre zu bemerken, daß auch im Art. 20 ein Uebersehen der Schlußredaction zu finden ist. Man vergaß, das Wort „Empfangsbahn" durch den zutreffenderen Ausdruck „abliefernde Bahn" oder „Ablieferungsbahn" zu ersetzen, welch' letztere Bezeichnung in al. 2 des Art. 23 absichtlich statt des Wortes „Empfangsbahn" gewählt wurde, weil man unter „Empfangsbahn" irriger Weise auch die Versandtbahn verstehen könnte. Im Art. 20 ist ein solches Mißverständniß allerdings kaum denkbar, immerhin ist es kein Vorzug eines Gesetzes, wenn es für denselben Begriff verschiedene Ausdrücke gebraucht.

Der französische Text bedient sich im Art. 20 ebenso, wie im Art. 23 des gleichen Ausdrucks „le chemin de fer dernier transporteur".

Auch für die „Bestimmungsstation" (Art. 6 und 16) braucht das intl. Uebk. den Ausdruck „Ablieferungsstation" (Art. 24), und den Ausdruck „Empfangsstation" (Art. 30 und 44).

2. Das gesetzliche Pfandrecht der Bahn.

Uebk. Art. 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

HGB. Art. 409.

Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder und anderer Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Dieses Pfandrecht besteht, solange das Gut zurückbehalten oder niedergelegt ist; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, insofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.

Er kann zu seiner Befriedigung den Verkauf des Guts oder eines Theils desselben veranlassen (Art. 407).

Er hat dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Art. 410.

al. 2 — Schluß.

Der vorhergehende Frachtführer, welcher von dem nachfolgenden befriedigt ist, überträgt auf diesen von Rechtswegen seine Forderung und sein Pfandrecht.

In gleicher Art wird die Forderung und das Pfandrecht des Spediteurs auf den nachfolgenden Spediteur und den Frachtführer übertragen.

Das Pfandrecht der Vormänner besteht so lange, als das Pfandrecht des letzten Frachtführers.

(al. 1 s. bei Art. 16, S. 199.)

Art. 411.

Wenn auf demselben Gute zwei oder mehrere gemäß der Artikel 374,

382[1] und 409 begründete Pfandrechte bestehen, so geht unter denjenigen Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport des Guts entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese Pfandrechte haben sämmtlich den Vorrang vor dem Pfandrecht des Kommissionärs und vor dem Pfandrecht des Spediteurs für Vorschüsse; unter den letzteren Pfandrechten geht das früher entstandene dem später entstandenen vor.

[1] Art. 374 normirt das Pfandrecht des Commissionärs, Art. 382 das des Spediteurs an dem Commissions- bezw. Speditionsgute.

Das den Bahnen für ihre frachtbrieflichen Forderungen durch Art. 21 gewährte Pfandrecht an dem Transportgute unterscheidet sich in mehrfacher Beziehung von dem Pfandrechte des Art. 409 HGB., wenngleich es, wie dieses, ein Faustpfandrecht ist.

Der Ausdruck „die Rechte eines Faustpfandgläubigers" ist im Art. 21 deshalb gebraucht, weil in einzelnen Landesfrachtrechten den Eisenbahnen theils nur Retentionsrechte, theils weitergehende Vorzugsrechte (privilége) auf das Gut eingeräumt werden, während das intl. Uebk. den Bahnen einheitlich ein Faustpfandrecht an dem Gute zugestehen will.

Das Folgerecht (droit de suite) des Art. 409 HGB. wurde, wie bereits erörtert, vom intl. Uebk. nicht übernommen.

Nach Art. 21 dauert das Pfandrecht nur so lange, als das Gut in der Verwahrung der Bahn oder eines Dritten sich befindet, der es für sie inne hat.

Ist das Gut dem Empfänger ausgefolgt, so können auch die österreichischen und deutschen Bahnen das Pfandrecht an intl. Transportgütern nicht noch binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend machen, wie bei internen Trans-

porten, für welche mangels einer Bestimmung im BR. Art. 409 HGB. gilt.

Die österreichischen und deutschen Bahnen werden daher bei der Ausfolgung intl. Transporte besonders vorsichtig sein und sich vor einem jetzt weniger gefährlichen Entgegenkommen bei Einziehung der frachtbrieflichen Forderungen hüten müssen.

Durch Art. 21 ist das Pfandrecht der Bahnen auf Forderungen ausgedehnt, hinsichtlich welcher es nach deutschem Frachtrecht zum mindesten bestritten wird, nämlich auf Werthnachnahmen.

Das intl. Uebk., welches zwischen Werth- und Spesennachnahmen keinen Unterschied kennt, gewährt für alle Nachnahmen das Pfandrecht.

Nach Art. 21 soll die Bahn für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen das Faustpfandrecht genießen; wir kommen nun auf Art. 20, bezw. die daselbst bezeichneten Forderungen zurück (s. S. 209).

Art. 20 braucht zunächst den allgemeinen Ausdruck „die durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen", womit dasselbe gesagt sein soll, wie in den Art. 16 und 17 durch die Worte „die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge", der französische Text spricht auch in Art. 20 ebenso, wie in den Art. 16 und 17 von „créances resultant de la lettre de voiture", wir sagen kurz „frachtbriefliche Forderungen".

Als solche „frachtbriefliche Forderungen" werden in Art. 20 einzeln angeführt:

a) Fracht- und Nebengebühren, das sind alle tarifmäßigen Gebühren;
b) Zollgelder, zu welchen eventuell auch Zollstrafen gehören;
c) andere zum Zweck der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, z. B. Ueberfuhr- und Reparaturkosten (Art. 11), dann die durch Steuer- oder Polizeivorschriften verursachten Auslagen (Art. 10), statistische Gebühren rc.;

d) die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, also Baarvorschüsse und Nachnahmen nach Eingang, gleichviel ob dieselben de facto Spesen- oder Werthnachnahmen- sind;

e) sonstige Beiträge; zu diesen sind wohl die als „Frachtzuschläge" bezeichneten Conventionalstrafen wegen falscher Declaration oder Wagenüberlastung (Art. 7) und Prämien der Interessedeclaration (Art. 38) zu rechnen; hierher gehören ferners die durch das Ablieferungsverfahren nach den Landesgesetzen verursachten Avisirungskosten, dann Kosten etwaiger Dispositionsstellung und was sonst noch allenfalls an Forderungen durch den Frachtvertrag begründet werden könnte, z. B. für die im Art. 25 angeordneten Feststellungen von Mängeln 2c. 2c.

Das intl. Uebk. bestimmt im Art. 21 nur die Natur des den Bahnen gewährten Pfandrechtes und die Forderungen, auf welche es sich erstrecken soll.

Alle weiteren auf dieses Pfandrecht bezügliche Fragen sind im Art. 22 den Landesgesetzen, und zwar dem Rechte des Landes, „wo die Ablieferung erfolgt", zur Entscheidung überlassen.

Dieser Sinn des Art. 22 ergiebt sich aus der Fassung des Entwurfes vom Jahre 1878, in welchem Art. 22 lautete: „Die in Betreff des Pfandrechtes entstehenden Fragen sind nach dem Rechte des Landes zu entscheiden, wo die Ablieferung erfolgt.

Die definitive Fassung des Art. 22 wurde nur als redactionelle Aenderung beantragt und angenommen.

Wir können auf die „Wirkungen des Pfandrechtes", die des Faustpfandrechtes im Allgemeinen und des Faustpfandrechtes der Bahnen insbesondere, wie sie sich nach österreichischem oder deutschem Recht gestalten, hier nicht näher eingehen.

Die einschlägigen Bestimmungen des HGB., und zwar Art. 409 al. 2 und 3, Art. 410 al. 2 bis Schluß und Art. 411, haben wir im Text für die mit dem Inhalt des HGB. weniger Vertrauten zum Abdruck gebracht.

Die „Wirkungen des Pfandrechtes“ werden also durch die Landesgesetze bestimmt, und zwar nach Art. 22 „durch das Recht des Landes, wo die Ablieferung erfolgt“.

Letztere Bestimmung muß wieder als eine mißglückte bezeichnet werden, die Ausdrucksweise stimmt wieder nicht mit dem überein, was zum Ausdruck hätte gebracht werden sollen.

Art. 21 gewährt das Pfandrecht „der Eisenbahn“, d. h. allen am Transport betheiligten Bahnen, die zufolge der Zwangsgemeinschaft gleichsam als eine Bahn erscheinen, wobei im Sinne der Art. 20 und 21 (vergl. Art. 410 HGB.) jede Bahn mit ihren Forderungen auch ihr Pfandrecht auf die folgende Bahn überträgt, so daß die jeweilig im Besitze des Gutes sich befindende Bahn das Pfandrecht für alle bis dahin erwachsenen frachtbrieflichen Forderungen ausüben kann.

Bei normaler Erfüllung des Frachtvertrages durch Ablieferung an den Empfänger (Art. 16) wird die abliefernde Bahn das Pfandrecht ausüben, und in diesem Normalfalle ist auch die Ausdrucksweise des Art. 22 zutreffend, daß bezüglich der Wirkungen des Pfandrechtes das Recht des Landes, wo die Ablieferung erfolgt, zur Anwendung kommt.

Es nimmt aber nicht jeder Frachtvertrag seinen normalen Verlauf, es endet nicht jeder Frachtvertrag mit der Ablieferung, als welche im Sinne des Art. 16 die vertragsmäßige Aushändigung des Gutes an den Empfänger in der Bestimmungsstation zu verstehen ist (s. oben bei Art. 16).

Aber selbst wenn man den Begriff „Ablieferung“ in einem weiteren Sinne auch auf die Ausfolgung des Gutes an den Absender ausdehnt, sei es, daß diese Ausfolgung auf Grund einer Verfügung des Absenders, sei es selbst, daß sie in Folge des Rücktrittes des Absenders bei Transporthindernissen (Art. 18) stattfindet, so bleiben schließlich noch immer jene Fälle übrig, bei denen eine Ablieferung des Gutes überhaupt nicht vorkommt. Diese Fälle sind in der Praxis gar nicht selten. Sie ereignen sich bei den sog. unanbringlichen Gütern, ferner bei Gütern, die unterwegs in Folge polizeilicher Anordnungen (Thierseuchen-

und Reblausverordnungen ꝛc.) aufgehalten, bei Ueberlasten, die unterwegs abgeworfen werden müssen, wenn der Absender über alle diese Güter nicht verfügt. Solche Güter gelangen zu keiner Ablieferung, sie werden vielmehr schließlich veräußert.

Bei diesen Veräußerungen kann ebensowenig von einer „Ablieferung" die Rede sein, als bei einer gerichtlichen Beschlagnahme des Gutes in der Bestimmungsstation oder unterwegs, man müßte denn den Begriff „Ablieferung" so weit fassen, daß unter derselben jede Thatsache verstanden wird, durch welche die Bahn den Besitz an dem Gute aufgiebt, also auch die Uebergabe an den Ersteher des Gutes oder an die Gerichtsbehörde.

Dies wäre jedoch völlig unjuristisch und lag den Redactoren ganz fern, welche, wie sich aus den Protokollen ergiebt, mit dem Ausdruck „Ablieferung" stets nur die Ablieferung im Sinne des Art. 16 bezeichnet haben.

Und so darf auch in Art. 22 dem Ausdruck „wo die Ablieferung erfolgte" keine andere Bedeutung untergeschoben werden. Man muß vielmehr constatiren, daß die Redactoren nur den Normalfall im Auge hatten, daß thatsächlich eine „Ablieferung" erfolgt, und muß aus der klaren Absicht der Bestimmung folgern, daß bezüglich aller Transporte, bei denen eine Ablieferung nicht erfolgt, die Wirkungen des Pfandrechtes von dem Rechte des Landes bestimmt werden, wo das Pfandrecht geltend gemacht wird, also in unseren Beispielen nach dem Rechte des Landes, wo das unterwegs aufgehaltene oder abgeworfene Gut mangels einer Verfügung des Absenders veräußert, oder wo das Gut behördlich mit Beschlag belegt wird.

Der Sinn des Art. 22 liegt so klar zu Tage, daß er trotz der unzutreffenden Ausdrucksweise kaum ernstlich in der Weise mißverstanden werden könnte, daß die Wirkungen des Pfandrechtes sich stets nach dem Rechte des Landes richten, wo die Ablieferung erfolgen soll, also auch dann, wenn es in einem andern Lande geltend gemacht wird.

3. Das Verfahren bei der Ablieferung und bei Ablieferungshindernissen.

Uebk. **Art. 19.**

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 24.

Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

BR. **§ 59.**

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

al. 4 bis Schluß.

§ 60.

Lagergeld und Konventional-Strafe.

P. 3 bis 7.

§ 61.

Verfahren bei Ablieferungshindernissen.

Der Begriff der „Ablieferung“ und die auf die Ablieferung bezüglichen Rechte und Pflichten der Bahnen bezw. des Empfängers haben wir bei den Art. 16, 17 und 20 kennen gelernt. Die in den genannten Art. enthaltenen Grundsätze sind für jede Ablieferung eines intl. Transportes im Sinne des intl. Uebk. maßgebend, auch wenn die Landesgesetze etwas anderes bestimmen sollten. Hingegen ist das gesammte bei der Ablieferung zu beobachtende Verfahren durch Art. 19 den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zur Regelung überwiesen.

Wir haben diesen Mangel des intl. Uebk. bereits eingehend gewürdigt.

Ob die Ablieferung stattgefunden hat, läßt sich in concreto nach Art. 16 bestimmen, die Frage, in welchem Zeitpunkt die Ablieferung erfolgt ist, oder rechtzeitig hätte erfolgen müssen, kann hingegen nur nach den Landesgesetzen bezw. Reglementen beantwortet werden. Ebenso hängt es von den Landesgesetzen ab, an welche Person, außer an den Empfänger, die Ablieferung giltig geschehen kann (vergl. § 6 Ausf.Bst. al. 5 [zu Art. 14], wo ausdrücklich darauf hingewiesen ist), weiters, ob das Gut zuzustellen oder zu avisiren ist, wie die Avisirung zu erfolgen und speciell, wie die Uebergabe des Frachtbriefes zu constatiren ist (vergl. § 6 Ausf.Bst. al. 6 [zu Art. 14]) 2c.

Die auf das Ablieferungsverfahren bezüglichen Bestimmungen des BR., die zufolge Art. 19 auch auf die Ablieferung intl. Transporte im Gebiete des deutschen Frachtrechtes Anwendung zu finden haben, sind im Texte citirt.

Da wir deren Inhalt als bekannt voraussetzen, wurde der ganze Wortlaut nicht erst zum Abdruck gebracht.

Wir wissen aus Art. 16, daß die Bahn nach intl. Uebk. und zur Ablieferung in der Bestimmungsstation, also an jenem Orte verpflichtet ist, der im Frachtbrief als Bestimmungsstation in besonderer Rubrik bezeichnet ist.

Die Pflicht der Bahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, hat das intl. Uebk. selbst nicht festgesetzt.

Wo aber diese Pflicht bezüglich interner Transporte durch die für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen oder reglementarischen Bestimmungen angeordnet ist, soll sie kraft Art. 19 auch auf intl. Transporte Anwendung finden.

Im Gebiete des deutschen Frachtrechtes bleiben daher auch für intl. Transporte in Geltung: BR. § 59 al. 5, betreffend die facultative Zustreifung durch die von der Bahn bestellten Rollfuhrunternehmer unter voller Haftung der Bahn und § 61 al. 2 und 3, betreffend die Zustellung der Güter, deren Be-

stimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Station ist, durch Spediteure oder andere Gelegenheiten auf Gefahr und Kosten des Absenders, wenn die Bahn keine Rollfuhrunternehmer nach solchen Orten bestellt hat.

Die Darstellung der auf das Ablieferungsverfahren bezüglichen Bestimmungen anderer Frachtrechtsgebiete, anderer Vertragsstaaten und Vertragsbahnen läge außerhalb unseres Zweckes, sie bildet eine besondere, sehr wichtige und lohnende Aufgabe.

Wir hatten bisher, wie das intl. Uebk. selbst, nur den normalen Fall im Auge, daß der Frachtvertrag durch vertragsmäßige „Ablieferung" des Gutes erfüllt werde. Thatsächlich findet aber nicht jeder Frachtvertrag diesen normalen Abschluß, findet nicht jedes Transportgut seine Ablieferung.

Alle Umstände, welche der Ablieferung entgegenstehen, werden „Ablieferungshindernisse" genannt, zum Unterschiede von den Transportverhinderungen in der Versandtstation oder unterwegs (Art. 18).

Die Ablieferungshindernisse können verschiedenster Art, durch den Absender, z. B. bei unrichtiger Angabe der Adresse des Empfängers oder durch letzteren herbeigeführt sein, und zwar durch Verzögerung oder Verweigerung der Annahme, sie können mit und ohne Verschulden der Bahn entstehen u. s. w.

Das intl. Uebk. nimmt im Art. 24 den Begriff „Ablieferungshinderniß" als einen feststehenden an, ohne ihn selbst zu definiren. Die Frage nach dem Zeitpunkt des Eintrittes eines Ablieferungshindernisses konnte im intl. Uebk. nicht beantwortet werden, weil sie zu sehr mit dem gemäß Art. 19 von den Landesgesetzen zu regelnden Ablieferungsverfahren zusammenhängt. Wohl aber hätte man die Wirkungen der Ablieferungshindernisse (namentlich der von der Bahn nicht verschuldeten) auf das Rechtsverhältniß zwischen dem Absender und der Bahn einheitlich feststellen können und sollen.

Die Bahn, welche ihrerseits alles gethan hat, um die Ablieferung zu ermöglichen, hat unzweifelhaft ein Recht auf Be-

friedigung der ihr bei Erfüllung des Frachtvertrages zustehenden Ansprüche und auf Befreiung von den ihr während der Vertragsdauer auferlegten Pflichten.

Nichtverschuldete Ablieferungshindernisse müssen daher für die Bahn ähnliche Rechtswirkungen haben, wie die Ablieferung selbst, nur nicht gegenüber dem Empfänger, der in den Frachtvertrag nicht eintritt, sondern gegenüber dem Absender, der durch die Ablieferungshindernisse rücksichtlich der Erfüllung des Frachtvertrages gleichsam in Verzug geräth und die Consequenzen zu tragen hat.

Dieser großen Wichtigkeit des Eintrittes von Ablieferungshindernissen für den Absender Rechnung tragend, ist durch das intl. Uebk. selbst im Art. 24 die einheitliche Anordnung getroffen, daß die Ablieferungsstation den Absender von jedem Ablieferungshinderniß unter Angabe der Ursache unverzüglich im Wege der Versandtstation zu verständigen habe; vergl. BR. § 61 al. 1, wo statt „unverzüglich" „mit thunlicher Beschleunigung" gesagt ist.

Beide Ausdrücke lassen dem Ermessen des Richters im einzelnen Falle einen genügenden Spielraum.

Neu ist die ausdrücklich vorgeschriebene Vermittlung der Versandtstation, damit auch diese von dem Ablieferungshinderniß Kenntniß erhalte, was bei dem Mangel von Vereinbarungen unter den Bahnen, bezüglich der Nachnahmen und sonstiger Abrechnungen, von Wichtigkeit ist.

Die Versandtstation müßte daher, auch bei eventueller directer Verständigung des Absenders, seitens der Ablieferungsbahn von Ablieferungshindernissen benachrichtigt werden.

Der Absender kann die Verständigung per Post oder per Telegramm ohne vorherigen Erlag der Kosten nicht beanspruchen, da eine solche Verständigungsart, obwohl von einer Seite beantragt, im Art. 24 nicht vorgeschrieben wurde. Dagegen unterliegt es keinem Zweifel, daß die Bahn im erweislichen Interesse des Absenders die Verständigung von dem Eintritt eines Ablieferungshindernisses per Post oder Telegramm vornehmen und die Kosten dem Gute anlasten kann.

Die nicht, oder nicht unverzüglich erfolgte Verständigung macht die Bahn selbstverständlich für die Folgen dem Absender verantwortlich.

An das Gebot der Verständigung des Absenders knüpft Art. 24 das Verbot, das Gut ohne ausdrückliches Einverständniß des Absenders zurückzusenden.

Wenngleich das intl. Uebk. die weiteren Wirkungen der Ablieferungshindernisse nicht einheitlich regelt, so ergiebt sich doch aus al. 1 des Art. 24, daß durch den Eintritt der Ablieferungshindernisse der Absender die Verantwortung, aber auch die Verfügung über das Gut erhält, und es wäre nun die bereits bei Art. 15 angeregte Frage zu erwägen, ob die Bestimmungen des Art. 15 bezüglich der Vorweisung des Frachtbriefduplicates und bezüglich der bei sonstiger Nichtigkeit zu beobachtenden Formen auch auf die Verfügungen des Absenders zu gelten haben, durch welche er bei Ablieferungshindernissen die Ausfolgung des Gutes an einen andern Empfänger oder die Rücksendung des Gutes verlangt.

Die Lösung der Frage, welche die Redactoren offenbar übersehen haben, erscheint uns leicht, aber nicht befriedigend.

Da al. 2 des Art. 24 sagt: „Im Uebrigen", d. h. bis auf das erörterte einheitliche Gebot und Verbot des al. 1, „richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen", so haben diese Bestimmungen unseres Erachtens auch darüber zu entscheiden, unter welchen Voraussetzungen und Formen den Anordnungen des Absenders Folge zu leisten ist; andernfalls hätte ausdrücklich eine Berufung auf den Inhalt des Art. 15 erfolgen müssen, wie z. B. im Art. 18 bezüglich der bei Transportverhinderungen provocirten Anweisungen des Absenders.

Wie also hinsichtlich aller andern Fragen über das, was mit dem Gute nach Eintritt von Ablieferungshindernissen zu geschehen habe, die Landesgesetze entscheiden, so sind kraft Art. 24 al. 2 auch für die in Rede stehenden Anweisungen des Ab-

senders die Landesgesetze und nicht die Normen des Art. 15 maßgebend.

Im Gebiete des deutschen Frachtrechtes werden sohin solche Anweisungen auch ohne Vorweisung des Frachtbriefduplicates selbst dann anstandslos vollzogen werden können, wenn der Empfänger erwiesenermaßen das Frachtbriefduplicat vom Absender erhalten hat.

In Fällen von Annahmeverzug oder Annahmeverweigerung wäre dies selbst im Sinne des Art. 15 ganz billig, weil Annahmeverzug und Annahmeverweigerung zumeist einer Zustimmung zu anderweitigen Verfügungen des Absenders gleichzuachten ist. Anders verhält es sich in solchen Fällen, in denen das Ablieferungshinderniß durch den Absender, z. B. durch unrichtige Angabe der Adresse des Empfängers, verursacht wird. Der Empfänger glaubt sich durch den Besitz des Frachtbriefduplicates vor anderweitigen Verfügungen des Absenders gesichert und der Absender wird durch eine schon beim Vertragsabschluß beabsichtigte Herbeiführung eines Ablieferungshindernisses doch wieder dispositionsberechtigt. Theoretisch und praktisch ergeben sich Schwierigkeiten gegen die von uns behauptete Lösung der vorliegenden Frage, und doch erscheint uns auf Grund des al. 2 des Art. 24 keine andere möglich. Es zeigt sich hier, wie gefährlich es ist, Neuerungen einzuführen, wenn man sie nicht bis in alle Consequenzen verfolgt.

Ueber den Einfluß der Ablieferungshindernisse auf die Haftung der Bahnen für das Gut werden wir im Abschnitt VI zurückkommen.

Im Uebrigen bleiben gemäß al. 2 des Art. 24 im Gebiete des deutschen Frachtrechtes die Bestimmungen des Art. 407 HGB. bezw. § 61 BR. hinsichtlich des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen und bezüglich der Veräußerung unanbringlicher Güter auch für intl. Transporte in Geltung.

Nur für die Feststellungen in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen kommen die einheitlichen Normen des folgenden Art. 25 zur Anwendung.

4. Die Feststellung von Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes.

Uebk. Art. 25.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahn-Verwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniß derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Außerdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

HGB. Art. 407.

Wenn der bezeichnete Empfänger des Gutes nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert, oder wenn Streit über die Annahme oder den Zustand des Gutes entsteht, so kann der Betheiligte den letzteren durch Sachverständige feststellen lassen.

Die Sachverständigen ernennt auf das Ansuchen der Betheiligten das Handelsgericht oder in dessen Ermangelung der Richter des Ortes.

Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

Das Gericht kann auf Ansuchen des Betheiligten verordnen, daß das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt, und daß es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen des Frachtführers öffentlich verkauft wird.

Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen oder um Verfügung des Gerichts wegen Niederlegung und wegen Verkaufes des Gutes wird die Gegenpartei, wenn sie am Ort anwesend ist, gehört.

BR. § 64.

Umfang und Zeitdauer der Haftung.

al. 6.

[6] In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahn-Verwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern der Berechtigten aktenmäßige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

al. 9.

[9] Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen, und womöglich in Gegenwart des Reklamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

(Die andern Bestimmungen des § 64 finden sich in den Abschnitten VI und VII.)

Für alle Feststellungen von Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes, auch wenn sie erst in dem Verfahren bei Ablieferungshindernissen vorzunehmen sind, hat das intl. Uebk. im Art. 25, auf welchen bereits im Art. 24 hingewiesen ist, einheitliche Grundsätze normirt. Es erklärt sich dies aus der Wichtigkeit, welche solche Feststellungen für die Haftung der Bahnen und für die Entschädigungsansprüche der Parteien haben, auf die wir in den folgenden Abschnitten zurückkommen werden.

Wegen des sachlichen Zusammenhanges mit der Haftung sind die einschlägigen Bestimmungen des deutschen Frachtrechtes im BR. § 64 enthalten, der von „Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht" handelt.

Art. 25 legt den Bahnen in Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen zwei verschiedene Verpflichtungen auf, was aber im deutschen Texte nicht in klarer Weise zum Ausdruck gelangt ist. Die Protokolle und theilweise auch der französische Text lassen jedoch keinen Zweifel über den Sinn des Art. 25, den wir zunächst kurz präcisiren wollen:

1. Die Bahnen sind nach al. 1 verhalten, in jedem Verlust-, Minderungs- oder Beschädigungsfall von Amtswegen, selbständig (sozusagen im eigenen Wirkungskreis) eine eingehende Unter-

suchung (recherches) zu pflegen und das Ergebniß actenmäßig festzustellen (constater).

2. Nebst diesen rein bahnämtlichen Erhebungen hat die Bahn nach al. 2, sobald eine Minderung, Beschädigung oder der Verlust des Gutes entdeckt, oder auch nur vermuthet bezw. behauptet wird, eine förmliche protokollarische Feststellung (französisch auch constater) über den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens, eventuell die Ursache und den Eintritt der Schädigung vorzunehmen.

Die Art dieser protokollarischen Feststellung (verification, freilich im Art. 44 auch constatation) im Sinne des al. 2 wird gemäß al. 3 durch die Landesgesetze bestimmt.

Es liegen also zwei von einander unabhängige, nach Wesen und Form verschiedene Feststellungen der Bahn vor.

Die ersteren sind schriftliche Aufzeichnungen der Resultate der bei jedem Verlust &c. zu pflegenden Erhebungen der Bahnen zu Informationszwecken. Die Erhebungen und die schriftlichen Aufzeichnungen der Resultate werden von der Bahn allein vorgenommen und sind an keine Förmlichkeiten gebunden. Ueber die Beweiskraft dieser Aufzeichnungen, deren absichtliche Entstellung unter Umständen als Betrug behandelt werden könnte, hat im Streitfalle der Richter zu entscheiden, jedenfalls beweisen sie gegen die Bahn.

Ganz anders liegen die Verhältnisse rücksichtlich der protokollarischen Feststellungen des al. 2, die eine Art außergerichtlichen Thatbestands- bezw. Beweisaufnahmen bilden, welche unter Beobachtung der in den Landesgesetzen vorgeschriebenen Förmlichkeiten gegenüber allen Betheiligten ein Beweisdocument abgeben, insofern nicht im Sinne des al. 4 die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes stattgefunden hat.

Der begrifflich scharfe Unterschied zwischen den bahnämtlichen Constatirungen der Erhebungsresultate des al. 1 und der protokollarischen Thatbestandsaufnahmen des al. 2 ist im deutschen Texte dadurch verwischt, daß für die Vornahme der beiden schriftlichen Acte derselbe Ausdruck „feststellen" gebraucht ist,

noch mehr aber durch das im französischen Texte mit Recht fehlende Wort: „insbesondere" im Anfang des al. 2. Dieses Wort „insbesondere" ist geeignet, den Irrthum hervorzurufen, daß al. 2 nur eine Modification des al. 1, etwa in dem Sinne enthalte, daß die in al. 1 gedachte „schriftliche Feststellung" bei Minderung und Beschädigung „protokollarisch" zu erfolgen habe. Da jedoch nach al. 2 auch im Verlustfalle eine „protokollarische Feststellung" stattzufinden hat, erscheint dann al. 1 entweder überflüssig oder unverständlich.

Außerdem kann derselbe Ausdruck „feststellen" in al. 1 und 2 zur Folge haben, daß al. 3 irrig auf die beiden ersten al. bezogen wird, während es sich thatsächlich nur auf die in al. 2 erwähnten protokollarischen Feststellungen bezieht, was aus dem Ausdruck „verification" in al. 3 des französischen Textes klarer hervorgeht.

Dies vorausgeschickt, wenden wir uns nun den Einzelheiten des Art. 25 (deutscher Text) zu.

al. 1 lehnt sich dem Sinne und Wortlaute nach stark an al. 6 des § 64 BR. an und enthält die Pflicht der Bahnen zur Erhebung und schriftlichen Aufzeichnung der Erhebungsresultate in allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen.

Der Ausdruck: „Minderung" ist eine zutreffende Bezeichnung dessen, was das BR. „theilweisen Verlust" (der französische Text des Art. 25 perte partielle) nennt. Wir werden der „Minderung" noch wiederholt begegnen und dann den Begriff als bekannt voraussetzen.

Die Erhebung (Untersuchung) hat sofort (französisch immédiatement) zu erfolgen, d. h. sobald Verlust 2c. eingetreten bezw. der Bahn zur Kenntniß gelangt ist, ohne daß es einer weiteren Aufforderung von irgend einer Seite bedürfen würde.

Die Untersuchung ist von den Eisenbahnverwaltungen vorzunehmen; sie hat sich also nicht auf die Wahrnehmungen in jener Station, wo der Verlust 2c. entdeckt wurde, zu beschränken, der Anstand ist vielmehr, soweit als möglich, bis zu

seiner wirklichen Entstehung zu verfolgen, wobei sich eventuell mehrere Eisenbahnverwaltungen an der „eingehenden" Untersuchung zu betheiligen haben.

Das Ergebniß der Untersuchung ist schriftlich, d. h. actenmäßig festzustellen; an eine bestimmte Form ist diese Feststellung nicht gebunden. Sie ist wie nach al. 6 des § 64 BR. den Betheiligten auf Verlangen mitzutheilen. „Betheiligte" können nicht nur die Parteien, sondern auch die einzelnen ersatzpflichtigen Transportbahnen sein.

Neu und praktisch ist die Verpflichtung der Bahn, die schriftlichen Erhebungsresultate unter allen Umständen, also auch ohne besonderes Verlangen, der Versandtstation zu übermitteln. Aehnliche Bestimmungen, welche namentlich durch die Passivlegitimation der Versandtbahn und durch den Umstand begründet sind, daß die Absender zumeist in der Versandtstation Auskünfte über ihre Sendung einholen, sind bereits derzeit zur Vermeidung von Vielschreibereien mehrfach unter den Bahnen vereinbart.

Trotz des schon besprochenen irreführenden Wortes „insbesondere" enthält al. 2 des Art. 25 nicht eine schon in al. 1 inbegriffene, sondern eine weitere, von al. 1 unabhängige Verpflichtung der Bahn, und zwar zu der bereits bekannten „protokollarischen Feststellung". Diese hat stattzufinden, wenn und wo eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten (im Sinne des Art. 15) behauptet wird.

Die Erhebungen und Feststellungen des al. 1 haben nur zu erfolgen, wenn Minderung rc. thatsächlich vorliegt. Zur Vornahme der protokoll. Feststellung des al. 2 genügt eine Vermuthung seitens der Bahn, eine Behauptung seitens des Verfügungsberechtigten.

In der Praxis werden daher zumeist erst die „protokollarischen Feststellungen" nach al. 2 Anlaß zu den Erhebungen und Feststellungen nach al. 1 geben.

Die protokollarischen Feststellungen nach al. 2 sind nicht

von den Eisenbahnverwaltungen, wie in al. 1, sondern von der Eisenbahn, d. h. von der Station, in welcher der Anstand entdeckt, vermuthet bezw. behauptet wird, vorzunehmen. Die Feststellung hat ohne Verzug (französisch auch immédiatement) nach der Entdeckung, Vermuthung oder Behauptung zu erfolgen und, sich auf den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und soweit dies möglich, auch auf die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung zu erstrecken. Die letzteren Umstände werden sich zumeist erst durch die Erhebungen nach al. 1 feststellen lassen.

Auch im Falle des gänzlichen Verlustes soll eine protokollarische Feststellung stattfinden. Diese Feststellung, deren Inhalt in al. 2 nicht angegeben ist, wird sich zunächst auf die Thatsache des Verlustes beschränken event. auf die Höhe des Schadens, oder auch auf die Ursache und den Zeitpunkt des Verlustes erstrecken.

Auf diese in al. 2 angeordneten protokollarischen Feststellungen bezieht sich al. 3, welches die Form der Feststellungen bezw. das Feststellungsverfahren nicht einheitlich regelt, sondern diesfalls auf die Bestimmungen des Landes, wo die Feststellung stattfindet, verweist.

Nur das Erforderniß der Protokollaufnahme ist vom intl. Uebk. selbst durch die Worte „protokollarisch festzustellen" (sera dressé un procès-verbal) in al. 2 vorgeschrieben.

Die einschlägigen Bestimmungen des deutschen Frachtrechtes, welche kraft al. 3 in Geltung bleiben, enthält § 64 al. 9 BR. Vergl. auch § 97 und ff. des österreichisch-ungarischen Transport-Uebk. über die Aufnahme von Thatbestandsprotokollen.

Nach al. 4 steht jedem „Betheiligten" (im Sinne des al. 1) das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu verlangen. Bei Verlust läßt sich der Zustand des Gutes nicht feststellen, es entfällt daher bei Verlust eine gerichtliche Feststellung. Daß sich letztere nach den Gesetzen des Landes richtet, wo sie vorgenommen wird, ist als selbstverständlich nicht erst gesagt.

Die bezüglichen Bestimmungen des Art. 407 HGB. (s. Text) bleiben also in Wirksamkeit.

Hinsichtlich der Lieferfristüberschreitungen wurde den Bahnen mangels eines praktischen Bedürfnisses die Pflicht zu Erhebungen und Feststellungen auch vom intl. Uebk. nicht auferlegt.

Ueber die Rechtswirkungen der in al. 1 normirten Feststellungen ist im Art. 25 nichts gesagt. Der Erhebungen und Feststellungen des al. 1 ist auch sonst im intl. Uebk. nicht weiter gedacht.

Wir haben früher erwähnt, daß sie Informationszwecken dienen nicht nur im Interesse der Bahnen, sondern auch der Parteien, welchen eine Einsicht in den Bahnbetrieb nicht zusteht, und denen deshalb das Recht eingeräumt wurde, von den Bahnen das Thatsachenmaterial zu verlangen, zu dessen Sammlung die Bahn verpflichtet ist. Der Werth der rein bahnseitigen Erhebungsresultate bleibt immerhin ein precärer, und werden die behaupteten Thatsachen im Proceß doch erst zu erweisen sein.

Den Rechtswirkungen der meist unter Theilnahme der Partei erfolgten protokollarischen Feststellungen (al. 2 u. 3) werden wir im Art. 44 wiederholt begegnen.

Wir haben bereits erfahren, daß die Unterlassung der vom Empfänger beantragten Feststellung des Zustandes des Gutes (d. i. der protokollarischen Feststellung nach Art. 25 al. 2) den Empfänger zur Annahmeverweigerung berechtigt und daher bis zur Feststellung ein von der Bahn verschuldetes und daher zu vertretendes Ablieferungshinderniß vorliegt.

Wir werden bei Art. 44 sehen, daß die protokollarische Feststellung dem Empfänger seine Ersatzansprüche wahrt, die er sonst bei äußerlich wahrnehmbaren Schäden durch den Bezug des Gutes verliert. Wir werden ferner sehen, daß die protokollarische Feststellung äußerlich nicht erkennbarer Mängel event. auch nach der Ablieferung erfolgen kann.

Ueber die Beweiskraft der protokollarischen Feststellungen im Proceß entscheiden die Proceßvorschriften; für das außer-

gerichtliche Reclamationsverfahren bilden sie eine Beweisurkunde für alles Thatsächliche.

Die Feststellungen des Art. 25 sind nicht zu verwechseln mit den Feststellungen des Art. 7 bei der Controle des Inhaltes einer Sendung seitens der Bahn, für welche auch die Gesetze des Ortes des Vorganges maßgebend sind, die Einladung des „Berechtigten" aber kraft Art. 7 obligatorisch vorgeschrieben ist (s. S. 102 ff.).

Auch in Art. 11 al. 3 war von einer „gehörigen Feststellung" der Auslagen die Rede; soweit es sich um Reparaturkosten bei Beschädigungen handelt, wird die Feststellung dieser Kosten in den Thatbestandsprotokollen des Art. 25 al. 2 erfolgen.

V. Legitimation und Gerichtsstand für Klagen aus dem internationalen Frachtvertrage gegen die Bahn.

Uebk. Art. 26, 27 u. 28. HGB. Art. 401 u. 429.
BR. § 62.

Bei einer systematischen Darstellung des intl. Uebk. würden wohl alle Bestimmungen über die gerichtliche Geltendmachung der aus dem intl. Uebk. abgeleiteten Rechte in einem besondern Capitel zusammengefaßt werden, welches man „das Proceßrecht des intl. Uebk." benennen könnte.

Die gedachten Bestimmungen bilden eine wichtige Bereicherung des sogenannten internationalen Proceßrechtes, eines der schwierigsten und vielbestrittenen Theile des Proceßrechtes einerseits und des internationalen Rechtes andererseits, auf welche wir hier nicht näher eingehen können.

Da im Allgemeinen einheitliche gesetzliche Normen des internationalen Proceßrechtes ebenso fehlen, wie einheitliche gesetzliche Bestimmungen des internationalen Privat- oder Handelsrechtes, so mußte das intl. Uebk., welches ein einheitliches internationales Frachtrechtsgesetz schafft, wenigstens einige der wichtigsten internationalen Proceßfragen einheitlich regeln, die

durch das intl. Uebk. entstehen. Nur so läßt sich halbwegs die durch das intl. Uebk. bezweckte Beseitigung der dermaligen Rechtsungleichheit und Rechtsunsicherheit des intl. Eisenbahnfrachtverkehres erreichen, zu welcher die Verschiedenheit der Proceßordnungen der einzelnen Staaten nicht wenig beiträgt.

Die Proceßvorschriften des intl. Uebk. finden sich an verschiedenen Stellen zerstreut, oft mit Bestimmungen des materiellen Frachtrechtes vermischt, so die Proceßvorschriften hinsichtlich der Passivlegitimation und des Gerichtsstandes für Parteiklagen gegen die Eisenbahn im Art. 27 mit Normen über die Haftung der Bahnen nach dem Princip der Zwangsgemeinschaft. Dagegen enthalten z. B. die Art. 50 bis 53, dann 55 und 56 reine Proceßvorschriften über das Rückgriffsverfahren unter den Eisenbahnen, über die Execution der auf Grund des intl. Uebk. erflossenen Urtheile 2c. Wir müssen uns mit diesem allgemeinen Hinweis begnügen und, der Anordnung des intl. Uebk. möglichst folgend, die einzelnen Proceßvorschriften getrennt behandeln.

Mit Rücksicht auf unseren Zweck werden wir uns überdies bezüglich aller Proceßfragen nur auf das Nothwendigste beschränken, da wir Kenntnisse des Proceßrechtes weder durchwegs voraussetzen können, noch vermitteln wollen, dies vielmehr den Processualisten überlassen müssen.

Wenden wir uns nun den Bestimmungen der in diesem Abschnitt zusammengefaßten Art. 26 bis 28 zu, welche die Activ- und Passivlegitimation und im Anschluß an letztere den Gerichtsstand für Klagen aus internationalen Frachtverträgen gegen die Eisenbahn betreffen.

Die in dem definitiven Entwurfe ganz unmotivirte Stellung der zu besprechenden Art., welche ihren Platz im intl. Uebk. passender erst nach den Haftungsbestimmungen hätten finden sollen, läßt sich nur aus der Geschichte des intl. Uebk. erklären und datirt schon aus dem schweizerischen vorläufigen Entwurf, in welchem Legitimation und Gerichtsstand nur für Entschädigungsforderungen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung

oder verspäteter Ablieferung geregelt und den materiellen Haftungsbestimmungen vorausgeschickt waren.

Die definitiven Art. 26 bis 28 beziehen sich jedoch nicht nur auf die sogenannten Entschädigungsforderungen, unter welchem Ausdruck man gewöhnlich die vorbezeichneten Entschädigungsforderungen für Verlust 2c. versteht, sondern auf die Ansprüche aus dem „internationalen Eisenbahnfrachtvertrage" wie Art. 26, oder „aus dem internationalen Frachtvertrage" wie Art. 27 sagt (französisch beidemal contrat de transport international).

Auf die Natur dieser Forderungen werden wir bei Art. 26 näher eingehen.

Die Art. 26 bis 28 beziehen sich, wie erwähnt, nur auf Ansprüche gegen die Bahn. Hinsichtlich der relativ selteneren Ansprüche bezw. Klagen der Bahn gegen die Parteien enthält das intl. Uebk. keine Bestimmungen über die Legitimation und den Gerichtsstand. Ob der gänzliche Mangel solcher im Allgemeinen wohl überflüssiger Bestimmungen nicht doch in einzelnen Fällen, z. B. bei forum contractus von mißlichen Folgen sein kann, mögen die Processualisten entscheiden.

Die Art. 26 bis 28 beziehen sich endlich nur auf die gerichtliche Geltendmachung der genannten Ansprüche. Die außergerichtliche Geltendmachung solcher Ansprüche, das sogenannte Reclamationsverfahren, ist durch das intl. Uebk. nicht geregelt. Trotzdem erscheint es selbstverständlich, daß die Normen über die Activ- und Passivlegitimation der Art. 26 und 27 auch für das Reclamationsverfahren maßgebend sind, d. h. daß das Reclamationsrecht nur von dem Klagsberechtigten ausgeübt und eine rechtswirksame Reclamation nur bei jener Bahn erhoben werden kann, gegen welche die Klage zulässig wäre.

Ausdrücklich ist dies in Art. 44 al. 2 P. 2 anerkannt, wo es heißt, daß Entschädigungsansprüche wegen Verspätung durch den Bezug des Gutes nicht erlöschen, „wenn die Reclamation spätestens . . . . . 2c. bei einer der nach Art. 27 Abs. 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird".

Im Uebrigen läßt das intl. Uebk. den Bahnen hinsichtlich

der Regelung des Reclamationsverfahrens mit dem Publikum die vollste Freiheit. Vergl. dagegen BR. § 64 al. 10 bis 12, dessen Bestimmungen für Transporte im Vereinsgebiet Geltung behalten können.

Kraft intl. Uebk. sind die Bahnen nicht einmal zur Beantwortung und Erledigung der Reclamationen verpflichtet (unbeschadet der Verpflichtung aus Art. 25 zur Mittheilung der Erhebungsresultate an die Betheiligten über deren Verlangen).

Die Activlegitimation steht auch nach deutschem Frachtrecht, in welchem eine ausdrückliche Bestimmung fehlt, dem Verfügungsberechtigten zu. Die Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders in Art. 15 übt jedoch, wie wir sehen werden, auf die Activlegitimation nach intl. Uebk. ihren Einfluß.

Die Passivlegitimation ist im Art. 27 im Wesentlichen übereinstimmend mit Art. 429 HGB. bezw. § 62 BR. normirt. Die rein processuale Frage des Gerichtsstandes ist in al. 4 des Art. 27 zwar einheitlich geregelt, doch kommen in concreto auch die Landesproceßgesetze in Betracht.

Art. 27 enthält überdies in den beiden ersten al. gleichsam zur Motivirung des die Passivlegitimation betreffenden dritten al. Bestimmungen, welche der Zwangsgemeinschaft der Bahnen einen ähnlichen Ausdruck geben, wie die Art. 401 bezw. 429 HGB. bezüglich der Einheit der Frachtführer. Wir haben auf diese Bestimmungen bereits im Abschnitt I bei Besprechung der Zwangsgemeinschaft hingewiesen (S. 50).

In Art. 28, welcher rein processualer Natur ist, wird billiger Weise eine Ausnahme von der Beschränkung der Passivlegitimation zu Gunsten des Publikums normirt.

1. Die Activlegitimation.

Uebk. Art. 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist

nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplicat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen.

Die Activlegitimation für Klagen gegen die Bahn ist im deutschen Frachtrecht, wie erwähnt, nicht besonders geregelt. Aus Art. 402 und 405 HGB. (s. bei Art. 16) läßt sich folgern, daß bis zur Uebergabe des Frachtbriefes an den Empfänger bezw. bis zur Anstellung der Klage des Letzteren auf Ablieferung des Gutes der Absender, von den bezeichneten Zeitpunkten an der Empfänger gegen die Bahn klagsberechtigt ist. Im Uebrigen wäre die Activlegitimation von Fall zu Fall zu erweisen.

Das intl. Uebk. befaßt sich im Art. 26 mit der Activlegitimation für Parteiklagen, jedoch nicht hinsichtlich aller, sondern nur bezüglich der aus dem internationalen Frachtvertrage gegenüber der Bahn entspringenden Ansprüche.

Zur Bezeichnung dieser bedient sich das intl. Uebk. verschiedener Ausdrücke, worauf wir auch schon hingewiesen haben. Im Art. 26 werden sie „Ansprüche aus dem intl. Eisenbahnfrachtvertrag“, in Art. 27 „Ansprüche aus dem intl. Frachtvertrag“, in Art. 44, der von dem Erlöschen der Ansprüche handelt, „Ansprüche aus dem Frachtvertrage“ genannt.

Alle drei Ausdrücke wollen das Gleiche besagen, daß durch sie nicht sämmtliche aus dem intl. Uebk. abgeleitete, sondern nur die aus einem nach Maßgabe des intl. Uebk. abgeschlossenen Frachtvertrage entspringenden Ansprüche gemeint sind.

Nur auf Ansprüche, welche eine vertragsmäßige Leistung oder eine Entschädigung wegen nicht vertragsmäßiger Erfüllung geltend machen, bezieht sich Art. 26. Ausgeschlossen von der Rechtswirksamkeit desselben sind z. B. alle Ansprüche, welche sich auf den Vertragsabschluß bezw. auf die Verweigerung des Vertragsabschlusses beziehen. Vergl. Art. 5.

Die einzelnen Ansprüche, welche als nicht aus dem Frachtvertrage entspringend zu betrachten sind, werden wir erst im Abschnitt VII, der sich mit dem Erlöschen dieser Ansprüche befaßt, aufzählen.

Hier interessirt uns nur ein Anspruch besonders, und zwar der Anspruch des Empfängers, welcher ihm nach Art. 15 gegen die Bahn zusteht, wenn sie eine Verfügung des Absenders ausführt, obwohl nicht letzterer, sondern der Empfänger im Besitze des Frachtbriefduplicates sich befindet.

Dieser Anspruch setzt wohl einen Frachtvertrag voraus, aber er entspringt nicht aus dem Vertrage, sondern aus der Uebergabe des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders an den Empfänger und aus den hieran geknüpften gesetzlichen Consequenzen, also aus dem Gesetze.

Auf den Anspruch des Empfängers gegen die Bahn aus Art. 15 findet demnach Art. 26 keine Anwendung. Es ist dies von Wichtigkeit, weil die unter die Begriffsbestimmung des Art. 26 fallenden „Ansprüche aus dem Frachtvertrage" nur von dem „Verfügungsberechtigten" geltend gemacht werden können.

Würde man nun den beregten Anspruch des Empfängers aus Art. 15 al. 2, der eben darauf beruht, daß ihm das Verfügungsrecht über das Gut widerrechtlich entzogen wurde, als einen Anspruch aus dem Frachtvertrag im Sinne des Art. 26 auffassen, so könnte ihn der Empfänger nie gerichtlich geltend machen, da ihm ja das Verfügungsrecht über das Gut nicht zusteht.

Das Gleiche gilt für die Klage des Empfängers auf Ablieferung (Art. 16), die freilich eher als aus dem Frachtvertrage entspringend zu betrachten ist.

Für die Frage, wem das gemäß Art. 26 zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche aus dem intl. Frachtvertrage erforderliche Verfügungsrecht über das Gut zusteht, ist Art. 15 maßgebend.

Wir wissen, daß der Hauptunterschied gegenüber dem deutschen Frachtrecht darin besteht, daß das Verfügungsrecht

des Absenders, welches erst mit dem Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag erlischt, durch Uebergabe des Frachtbriefduplicates an den Empfänger in seiner Ausübung beschränkt wird.

Wenn nun in einem solchen Falle das Gut mit dem Frachtbrief unterwegs zu Grunde gehen und der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag unmöglich werden sollte, so wäre gar kein Verfügungsberechtigter vorhanden.

Der Absender wäre es nicht, weil er das dem Empfänger übergebene Frachtbriefduplicat nicht besitzt, der Empfänger aber auch nicht, weil das Gut die Bestimmungsstation nicht erreicht und ihm früher ein Verfügungsrecht nicht zusteht.

Dieser Fall, sowie der Fall des Verlustes des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders ist in al. 2 des Art. 26 berücksichtigt.

Man hat also doch daran gedacht, daß es Klagerechte ohne Verfügungsrechte geben kann, und man wollte einen Ersatz für das mangelnde Verfügungsrecht des Absenders schaffen. Die allfälligen Klagerechte des Empfängers, dem kein Verfügungsrecht zusteht, wurden offenbar vergessen.

al. 2 des Art. 26 bringt die demselben zu Grunde liegende Absicht in nicht entsprechender Weise zum Ausdruck.

Wir wissen aus Art. 15 und müssen es kurz wiederholen, daß der Schwerpunkt der Beschränkung des Verfügungsrechtes des Absenders nicht in dem Nichtbesitz des Frachtbriefduplicates, sondern in dessen Uebergabe an den Empfänger liegt.

Es ist daher ganz berechtigt, die Activlegitimation desjenigen Absenders, der das Frachtbriefduplicat dem Empfänger übergeben hat, an die Zustimmung des letzteren zu knüpfen, da sich ja der Absender des Verfügungsrechtes über das Gut und der dasselbe betreffenden Ansprüche im Interesse des Empfängers entschlagen hat.

Dagegen ist schon bei Verlust des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders nicht mehr einzusehen, warum er nur mit Zustimmung des Empfängers sollte activ legitimirt sein können. Nach der Ausdrucksweise des al. 2 Art. 26 wäre man

geneigt zu glauben, daß dem Empfänger auch mit dem Verlust des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders Verfügungsrechte oder doch irgend welche Ansprüche an das Gut erwachsen, während dies nach Art. 15 al. 2 doch nur dann der Fall ist, wenn dem Empfänger das Frachtbriefduplicat vom Absender übergeben wurde.

Wir kommen daher zu dem Schlusse, daß bei Verlust des Frachtbriefduplicates seitens des Absenders die Zustimmung des Empfängers nicht das einzige Mittel sein kann, dem Absender die Activlegitimation zu geben. Die Zustimmung des Empfängers kann in diesem Falle nur als ein Beweis für den Verlust betrachtet werden, welcher Beweis auch auf andere Weise zugelassen werden muß. Anderes konnten die Redactoren nicht beabsichtigen, sonst wäre ja der Absender, welcher das Frachtbriefduplicat verloren hat und der vom Empfänger die Zustimmungserklärung nicht zu erwirken vermag, der Bahn gegenüber vogelfrei. Abgesehen davon, ob der Absender in allen Fällen eine solche Zustimmung gerichtlich erzwingen könnte, würden seine Ansprüche gegen die Bahn während des Processes mit dem Empfänger verjähren.

Unseres Erachtens muß also al. 2 des Art. 26 in dem Sinne verstanden werden, daß der Absender ohne Vorweisung des Frachtbriefduplicates behufs Erlangung der Activlegitimation die Zustimmung des Empfängers, oder den Beweis erbringen muß, daß er das Frachtbriefduplicat dem Empfänger nicht übergeben habe.

Aber selbst bei erwiesener Uebergabe des Frachtbriefduplicates an den Empfänger muß die Activlegitimation des Absenders von der Zustimmung des Empfängers befreit werden, wenn sich letzterer in Annahmeverzug befindet.

Wir glauben bei Art. 24 erwiesen zu haben, daß durch Annahmeverzug seitens des Empfängers der Absender unbeschränkt verfügungsberechtigt wird, und zwar nach den Landesgesetzen.

Der Umstand, daß das intl. Uebk. die Wirkungen des Annahmeverzuges des Empfängers nicht berücksichtigt hat, können

doch unmöglich die Rechte des Absenders an dem Gute dem Belieben des Empfängers preisgeben. Man denke nur den Fall, daß ein Gut in beschädigtem Zustand in der Bestimmungsstation anlangt und der Empfänger, der das Frachtbriefduplica vom Absender erhalten hat, den Bezug verweigert. Wenn nu der Empfänger, sagen wir aus Chicane, dem Absender die Zustimmung zur Erhebung der Ersatzansprüche versagt, so wäre die Bahn von jeder Haftung befreit, wenn man al. 2 des Art. 26 stricte nach dem Wortlaut und nicht nach dem Geiste der Bestimmung interpretiren wollte. Wir glauben daher nicht zu weit gegangen zu sein, wenn wir die Ausdrucksweise des Art. 26 als eine mißlungene bezeichnet haben.

2. Passivlegitimation und Gerichtsstand.

Uebk. Art. 27.

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten

HGB. Art. 401.

Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transportes das Gut einem andern Frachtführer übergibt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.

Jeder Frachtführer, welcher auf einen andern Frachtführer folgt, tritt dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe annimmt, in den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbriefe ein, übernimmt eine selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen, und hat auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen.

Art. 429.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich aneinander anschließende Eisen-

Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat, und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28.

Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

bahnen zu bewirken ist, so kann bedungen werden, daß nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, nach Maßgabe des Artikels 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegeneinander, daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden, Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

BR. § 62.

Haftpflicht im Allgemeinen.

[1] Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

[2] Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

Die Passivlegitimation der Bahnen hinsichtlich aller Klagen aus dem intl. Frachtvertrage, ist durch Art. 27 in gleicher Weise geregelt, wie die Passivlegitimation der Bahnen bezüglich der Entschädigungsklagen in Art. 429 HGB. bezw. § 62 BR.

Die Beschränkung der Passivlegitimation auf einzelne Transportbahnen ist eine Milderung der Zwangsgemeinschaft und Solidarhaftung aller am Transporte betheiligten Bahnen. Dem Wesen dieser Zwangsgemeinschaft und Solidarhaftung ist in den beiden ersten al. des Art. 27 ebenso Ausdruck gegeben, wie im Art. 401 HGB. bei sog. Mehrheit der Frachtführer.

Wir haben bereits im Abschnitt I auf die beiden ersten al. des Art. 27 hingewiesen, und genügt es, bei der völligen Uebereinstimmung derselben mit den deutschrechtlichen Normen, uns hier nur auf das deutsche Frachtrecht zu beziehen.

In al. 3 geht Art. 27 nicht so weit, wie Art. 429 HGB., die Haftung auf einzelne Transportbahnen zu beschränken.

Ohne die Haftungsfrage zu berühren, wird nur die Passivlegitimation auf bestimmte, und zwar auf die Bahnen eingeschränkt, welche nach dem Wortlaut des Art. 429 HGB. bezw. § 62 BR. allein für den ganzen Transport haften. De facto handelt es sich aber auch im deutschen Frachtrecht nur um eine Beschränkung der Passivlegitimation, bezw. der Haftung nach Außen (gegenüber dem Publikum), die Haftung der Bahnen untereinander bleibt auch im deutschen Frachtrecht durch Art. 429 HGB. unberührt.

Art. 27 bezieht sich nicht nur auf Entschädigungsforderungen, sondern auf alle „Ansprüche aus dem intl. Frachtvertrage", welchen Begriff wir bei Art. 26 eingehender erörtert haben.

Bezüglich der Ansprüche gegen die Bahn, die nicht aus dem Frachtvertrag entspringen, bleiben die Landesgesetze für die Passivlegitimation in Geltung.

Passiv legitimirt nach Art. 27 wie nach Art. 429 HGB. ist 1. die erste, also die Versandtbahn, 2. die Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat; dies ist nicht immer die Ablieferungsbahn, z. B. bei Verlust des Gutes unter-

wegs, 3. die Bahn, auf deren Betriebsstrecke sich der Schaden ereignet hat.

Alles Detail gehört ins deutsche Frachtrecht.

Zum Ueberfluß ist in al. 3 gesagt, daß dem Kläger unter den diversen passiv legitimirten Bahnen die Wahl zusteht.

Hingegen ist al. 4 bemerkenswerth, in welchem ausdrücklich betont wird, daß mit der Erhebung der Klage das Wahlrecht des Klägers erlischt.

Der Kläger wird daher in der Wahl der zu klagenden Bahn vorsichtig sein müssen, insbesondere auch mit Rücksicht auf die verschiedenen zur Anwendung kommenden Proceßrechte (Art. 55), er muß sich namentlich hüten, eine Mittelbahn zu klagen, wenn er nicht unzweifelhafte Beweise dafür besitzt, daß sich der Schaden auf ihrer Strecke ereignet hat.

In Art. 27 handelt es sich lediglich um die Passivlegitimation der Bahn, also um die Frage, welche Bahn im Wege der Klage belangt werden könne bezw. dürfe. Die Passivlegitimation für Klagen der Bahnen aus dem intl. Frachtvertrage ist durch das intl. Uebk. ebensowenig geregelt, wie deren Activlegitimation.

Es kann also nach allgemeinen Rechts- und Proceßnormen einerseits eine Bahn als Klägerin auftreten, welche seitens der Parteien nicht belangt werden dürfte, andererseits der Absender geklagt werden, auch wenn er nicht verfügungsberechtigt ist. So kann z. B. eine Mittelbahn, welche durch den anerkannten Mangel der Verpackung des Gutes zu Schaden kommt, den Absender gerichtlich um Ersatz belangen, auch wenn er sich nicht im Besitz des Frachtbriefduplicates befindet, weil nach Art. 9 der Absender als solcher für den Schaden haftet.

Es ist nun geradezu eine Forderung der Billigkeit, daß der von der Bahn belangte Absender, obwohl er selbst gegen die Bahn nicht als Kläger auftreten könnte, weil ihm die Activlegitimation und der Bahn die Passivlegitimation fehlt, als Beklagter doch seine aus demselben Frachtvertrag entspringenden Ansprüche im Wege der Widerklage oder der Einrede gegen die Bahn geltend machen könne.

Zur Behebung jeden Zweifels ist dies im Art. 28 ausdrücklich gestattet. Das Nähere gehört in das Proceßrecht.

Das intl. Uebk. durfte bei der Normirung der Activ- und Passivlegitimation für Klagen gegen die Bahn nicht stehen bleiben. Im Interesse der Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit mußte es auch die Proceßfrage des Gerichtsstandes (forum) für Parteiklagen aus dem intl. Frachtvertrage regeln.

Das intl. Uebk. hat diese Aufgabe im Art. 27 al. 4 selbstständig nur halb gelöst. Es hat sich begnügt, den Grundsatz aufzustellen, daß die geklagte Bahn ihrem gesetzlichen Richter nicht entzogen werden dürfe, d. h. daß die Klage nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden könne, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat.

Durch diese Bestimmung sollen die in einzelnen Staaten zu Recht bestehenden Proceßvorschriften, nach welchen es dem Inländer gestattet ist, den Ausländer im Lande des Klägers zu belangen, für Parteiklagen aus dem intl. Frachtvertrage ausgeschlossen sein.

Welches Gericht in concreto competent sein soll, wird durch al. 4 des Art. 27 den Landesgesetzen zur Entscheidung überlassen, deren Freiheit man nicht weiter beschränken wollte, als dies unbedingt nothwendig war.

al. 4 hat nicht etwa die Bedeutung, daß die geklagte Bahn stets bei dem Gerichtsstande ihres Wohnsitzes (forum domicilii) zu belangen sei. Auch andere fora sind nach Maßgabe der Landesgesetze zulässig, nur müssen sie Gerichte des Staates sein, in welchem die geklagte Bahn ihren Wohnsitz hat.

Im Uebrigen wollen wir uns hier in die nach den Landesgesetzen zu beurtheilenden Proceßfragen nicht weiter einlassen.

VI. Die Haftung der Bahn für Verlust, Minderung, Beschädigung oder verspätete Ablieferung des Gutes.

Uebk. Art. 29 bis 43 incl.,
Art. 44 al. 3.
Ausf.Bst. §§ 8 u. 9.
Schlußpt. P. III.

HGB. Art. 395 bis 397 incl.
400, 424, 426, 427, 430.
BR. §§ 63 bis 70 incl.

Wir sind nun bei den wichtigsten, namentlich für das Gebiet des deutschen Frachtrechtes wichtigsten Bestimmungen des intl. Uebk. angelangt.

Von Anfang an wurde die einheitliche Regelung der Güterhaftpflicht der Bahnen als die nothwendigste, aber zugleich schwierigste Aufgabe des intl. Uebk. angesehen, weil gerade in der Haftungsfrage, welche am einschneidendsten die materiellen Interessen der Bahnen und des Publikums berührt, zwischen dem deutschen und französischen Eisenbahnfrachtrechte weitgehende principielle Gegensätze obwalten.

Es war klar, daß eine Einigung nur durch gegenseitiges Nachgeben zu ermöglichen sei, und daß insbesondere seitens des deutschen Frachtrechtes, welches die Bahnen in Bezug auf die Höhe der zu leistenden Entschädigungen weit günstiger stellt, als das französische Frachtrecht, Concessionen gemacht werden müssen, durch welche den Bahnen seines Geltungsgebietes neue Lasten aufgebürdet werden.

Wir können den interessanten und lehrreichen Entwicklungsgang bis zur endgiltigen Gestaltung der Haftungsbestimmungen der Art. 29 bis 43 des intl. Uebk. mit Rücksicht auf den Zweck dieser Arbeit nicht verfolgen und dürfen uns hier nur mit dem Endresultate befassen. Zum vollen Verständniß desselben ist jedoch die Kenntniß wenigstens der Grundprincipien des französischen Frachtrechtes unerläßlich, von denen wir deshalb das Allernothwendigste hier mittheilen müssen, wenngleich es den Meisten bekannt sein dürfte.

Im Allgemeinen ist zu bemerken, daß in Frankreich bisher

kein eigenes Eisenbahnfrachtrecht oder richtiger kein Gesetz über den Eisenbahnfrachtverkehr besteht. Die Eisenbahnen sind den Bestimmungen für den Frachtfuhrmann des code civil vom Jahre 1803 und des code de commerce vom Jahre 1807 unterworfen. Begreiflicher Weise giebt es viel Streit bei Anwendung dieser Bestimmungen auf die Eisenbahntransporte, namentlich über die absolute Wirksamkeit der Haftungsbestimmungen, da eine gesetzliche Anordnung wie Art. 423 HGB. fehlt und die Praxis der Gerichte schwankt.

Im Besonderen kann hinsichtlich der Güterhaftung Folgendes als feststehend angenommen werden:

Auch das französische Frachtrecht fußt auf den strengen Grundsätzen des römischen receptum, d. h. der Frachtführer haftet für die Ablieferung des Gutes in unversehrtem Zustande, soweit dies mit vernünftigen Mitteln überhaupt möglich ist. Er kann sich gemäß Art. 103 code de commerce nur durch den Beweis, daß der Schaden durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden sei, von der Haftung befreien.

In dem der Haftung zu Grunde liegenden Princip stimmt also das französische Frachtrecht mit dem deutschen HGB. Art. 395 im Wesentlichen überein, soweit es sich um Verlust, Minderung oder Beschädigung handelt.

Für verspätete Ablieferungen gelten nach französischem Recht die gleichen strengen Grundsätze, während das deutsche bekanntlich diesfalls nur die Haftung eines ordentlichen Frachtführers fordert. Aber schon die Zulässigkeit der Beschränkung der Haft- bezw. Entschädigungspflicht, die das deutsche Frachtrecht für gewisse Fälle und unter Aenderung der Beweislast den Bahnen bewilligt (Art. 424, 426 HGB. § 67 BR.), ist in Frankreich bestritten. Die Praxis schwankt zwischen dem völligen Verbot und der völligen Freiheit der Beschränkung der Haftpflicht.

Von den deutschrechtlichen durchaus verschiedene Grundsätze herrschen endlich über den Umfang der Entschädigungspflicht,

die Höhe des zu leistenden Schadens, oder nach der Ausdrucksweise des BR. über den „Geldwerth der Haftung".

Nach französischem Recht ist in allen Haftungsfällen nicht nur der ganze wirkliche Schaden (damnum emergens), sondern auch der entgangene Gewinn (lucrum cessans) zu ersetzen.

Es fehlt somit die im deutschen Frachtrecht bestehende Beschränkung des Schadenersatzes — außer bei böslicher Handlungsweise — auf den Handelswerth des Gutes, oder gar auf einen sog. Normalsatz; daher entfällt auch selbstverständlich die Werth- und Interessendeclaration des deutschen Eisenbahnfrachtrechtes.

Der wirkliche Schaden ist unter allen Umständen, der entgangene Gewinn zum mindesten insoweit zu ersetzen, als die Bahn denselben voraussah oder voraussehen konnte.

Um eine Vorstellung von der pecuniären Tragweite der verschiedenen Haftungsnormen des französischen und deutschen Frachtrechtes zu geben, hat die Denkschrift des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom Jahre 1879 auf Grund vergleichender statistischer Daten berechnet, daß die preußischen Bahnen bei Geltung des französischen Rechtes mehr als das Fünffache der nach deutschem Recht thatsächlich geleisteten Entschädigungen hätten zahlen müssen.

Dies vorausgeschickt, ergiebt sich hinsichtlich der definitiven Haftungsbestimmungen des intl. Uebk. Folgendes:

Das grundlegende Haftungsprincip ist das dem deutschen und französischen Recht gemeinsame, das des römischen receptum; für Lieferfristüberschreitung erscheint die Haftung des deutschen Frachtrechtes verschärft.

Die Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht bezw. die Aenderung der Beweislast ist im Sinne des deutschen Frachtrechtes unter fast wörtlicher Wiedergabe des § 67 BR. normirt.

Der Umfang der Entschädigungspflicht, d. i. der Geldwerth der Haftung, ist complicirt.

a. Bei Verlust. Für das als Regel geltende Entschädigungsprincip des intl. Uebk. hat das deutsche Recht die

Beschränkung auf den Normalsatz, das französische Recht die Ausdehnung auf den entgangenen Gewinn geopfert. Die Regel lautet also: Für Verlust ist der wirkliche Schaden zu ersetzen. Als solcher wurde im Sinne des deutschen Frachtrechtes der Handels- bezw. gemeine Werth des Gutes angenommen, jedoch nicht, wie nach deutschem Rechte, „am Orte und zur Zeit der Ablieferung", sondern „am Orte und zur Zeit der Aufgabe". Die Begründung dieser Aenderung werden wir bei Art. 34 erfahren.

In Zukunft gilt also als das Normale der Entschädigung mit der eben erwähnten Modification Dasjenige, was nach deutschem Frachtrecht bisher das Maximum bildet, denn nach deutschem Recht ist für Verlust eine Entschädigung über den Handelswerth — den Fall böslicher Handlungsweise ausgeschlossen — selbst bei Werthdeclaration nicht möglich.

Von der eben besprochenen Regel wurden zwei Ausnahmen gemacht, und zwar je eine zu Gunsten der vom französischen und vom deutschen Frachtrecht gebrachten Opfer. Der Haftung des französischen Rechtes für entgangenen Gewinn also über den Handelswerth hinaus Rechnung tragend, ist im Art. 38 bestimmt, daß die Bahn bei „Declaration des Interesses an der Lieferung", einer Neuerung, die wir später eingehend erörtern müssen, auch jeden erweislichen Schaden, der den Handelswerth übersteigt, zu ersetzen habe.

Dies bedeutet eine namhafte Erweiterung der deutschrechtlichen Entschädigungspflicht.

Um nun andererseits auch die deutschen Maximalsätze (sog. Normalsätze) nicht ganz unberücksichtigt zu lassen, ist den Eisenbahnen im Art. 35 unter der selbstverständlichen, im Schlußprotokoll aber besonders erwähnten Voraussetzung der staatlichen Genehmigung gestattet, bei Gewährung von Specialtarifen, die für die ganze Strecke eine Preisermäßigung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen bilden, die Haftung auf einen Maximalbetrag (Normalsatz) zu beschränken, in welchem Falle eine Declaration des Interesses nicht zuläßig ist.

Den praktischen Werth bezw. die Werthlosigkeit dieser Bestimmung werden wir bei Art. 35 kennen lernen.

Es ergeben sich also für die Entschädigung bei Verlust unter Hinweglassung des Unwesentlichen drei Grundsätze:

1. Im Normalfalle ist der Handelswerth,
2. bei Declaration des Interesses an der Lieferung außer dem Handelswerth jeder erweisliche Schaden bis zur Höhe des declarirten Interesses,
3. bei gewissen Specialtarifen der Handelswerth, jedoch mit Beschränkung auf einen Maximalsatz, zu vergüten.

b. Bei Minderung und Beschädigung. Die für die Entschädigung bei Verlust maßgebenden Grundsätze wurden sinngemäß auch auf den Ersatz für Minderung und Beschädigung des Gutes angewendet, so daß sich uns für diesen Folgendes ergiebt:

1. Im Normalfalle: der ganze Betrag des effectiven Minderwerthes,
2. bei Declaration des Interesses an der Lieferung: außer dem effectiven Minderwerth jeder erweisliche Schaden bis zur Höhe des declarirten Interesses.
3. bei gewissen Specialtarifen: der verhältnißmäßig nach dem Maximum für Verlust zu reducirende Minderwerth.

c. Bei Lieferfristüberschreitung. Der normale Ersatz für Lieferfristüberschreitungen ist im Art. 40 im Wesentlichen übereinstimmend mit § 70 des BR. geregelt und ist verschieden, je nachdem, ob der Nachweis des Schadens erbracht ist oder nicht.

Was hingegen die Steigerung des normalen Ersatzes und die Declaration des Interesses an der Lieferung betrifft, enthält Art. 40 Neuerungen, deren verhängnißvolle

Bedeutung wir aber erst bei Besprechung des Art. 40 erörtern wollen.

Die Declaration des Interesses an der Lieferung ist, wie bemerkt, eine neue Institution, die mit der Werthdeclaration des deutschen Frachtrechtes nichts zu schaffen hat, hingegen die deutsche Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung in sich schließt.

Die deutsche Werthdeclaration findet im intl. Uebk. keinen Platz, weil der volle Handelswerth ja ohne weiters immer zu ersetzen ist und eine den Handelswerth übersteigende Entschädigung durch die deutsche Werthdeclaration nicht gesichert werden kann.

Die neue Declaration des Interesses an der Lieferung und die damit verbundene relativ hohe Prämie sollte für die Bahnen des deutschen Rechtsgebietes gleichsam eine Gegenconcession für den Schritt bieten, den das intl. Uebk. über die bisherige Maximalentschädigung des deutschen Frachtrechtes hinausgeht.

Durch die, wie wir sehen werden, mißglückte Einbeziehung der Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung in die neue Declaration des Interesses an der Lieferung hat das intl. Uebk. Widersprüche und Schwierigkeiten geschaffen, auf die wir aber erst im Laufe dieses Abschnittes näher eingehen können.

Wenn wir die durch das intl. Uebk. bevorstehende Steigerung der Entschädigungspflicht der Bahnen des deutschen Rechtsgebietes bedenken, so liegt die Frage nahe, worin diese Bahnen ein Aequivalent finden sollen. In der Erhöhung der Tarife?

Wir werden dieser Frage bei Art. 35 näher treten, die Beantwortung aber dem Schlußworte vorbehalten.

Vor dem Uebergang zu den einzelnen Artikeln wollen wir nur noch auf einige wichtigere Neuerungen des intl. Uebk. aufmerksam machen.

So ist eine Erweiterung der deutschrechtlichen Haftung auch im Art. 41 zu verzeichnen, welcher die Vergütung des vollen Schadens nicht nur bei „böslicher Handlungsweise“, sondern bei „Arglist und jeder groben Fahrlässigkeit“

der Bahn anordnet, so daß letztere in Hinkunft auch für solche grobe Fahrlässigkeit voll haften muß, deren Gefahr sie sich nicht bewußt war (luxuria). Im Uebrigen ist der Wegfall der vielbestrittenen „böslichen Handlungsweise“ der Art. 396 bezw. 427 HGB. und der §§ 68 und 70 des BR. kein großer Verlust.

Neu ist die ausdrückliche Zuerkennung von 6% Zinsen der Entschädigungssumme an den Forderungsberechtigten vom Tage der Reclamationserhebung, Art. 42.

Endlich ist der deutschrechtliche Vorbehalt wegen Verständigung von der nachträglichen Auffindung des Gutes bei Empfangnahme der Entschädigung für Verlust (§ 64 al. 7 und 8 BR.) gemäß Art. 36 nur durch 4 Monate nach Ablauf der Lieferfrist für die Bahn verbindlich und sind auch die anderen einschlägigen deutschen Bestimmungen mehrfach modificirt.

Das intl. Uebk. trennt in sachlicherer Weise die Vorschriften über den Eintritt, die Dauer und den Umfang der Haftpflicht der Bahn von den Bestimmungen über das Erlöschen der Entschädigungsansprüche der Parteien, welche wir im folgenden Abschnitt unter dem Gesichtspunkt des Erlöschens der Ansprüche und Verjährung der Klagen aus dem intl. Frachtvertrage kennen lernen werden.

Im § 64 des BR. sind letztere Bestimmungen mit den Haftungsfragen vermengt und daher bei der Vergleichung in diesem Abschnitt auszuscheiden.

Hingegen gehört al. 3 des Art. 44, welcher von dem Erlöschen der Parteiforderung handelt, theilweise schon zu Art. 34 über die Dauer der Haftung bezw. zu den Bestimmungen über die Ablieferung Art. 16, 19 und 24 und Feststellung der Mängel Art. 25 (vergl. daselbst S. 206 und 228).

Durch die beregte Bestimmung wird die Haftung auch über den Zeitpunkt der Ablieferung hinaus ausgedehnt.

Bei der Regelung der Haftpflicht wird — es ist dies, wie schon bemerkt, das einzige Mal im intl. Uebk. — der Thier-

transporte besonders Erwähnung gethan, und zwar im Art. 32, betreffend die Beschränkungen der Haftpflicht.

Was die folgende Einzeldarstellung anbelangt, so mußte Art. 33 wegen seines innigen Zusammenhanges mit Art. 31 bei der Besprechung dieses Art. einbezogen werden.

Art. 36 wurde aus den dort erörterten Gründen an das Ende dieses Abschnittes gestellt. Im Uebrigen ist die Reihenfolge der Art. des Uebk. beibehalten.

1. Haftpflicht der Bahn für ihre Leute.

Uebk. Art. 29.	**HGB. Art. 400.**
Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.	Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transportes bedient.
	BR. § 63.
	Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.
	Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 29 ist der einzige, der uns bei seiner wörtlichen Uebereinstimmung mit den deutschrechtlichen Normen zu keinerlei Bemerkung veranlaßt.

2. Die Haftpflicht der Bahn für Verlust, Minderung und Beschädigung der Güter. (Voraussetzungen, Eintritt und Dauer derselben.)

Uebk. Art. 30.	**HGB. Art. 395.**
Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Ver-	**al. 1.** Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Ver-

fügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Art. 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

derb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergl. oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

(al. 2 s. bei Art. 41, vergl. auch Art. 430 und 431.)

BR. § 64.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

al. 1.

[1] Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im § 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschluß des Frachtvertrages (§ 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

al. 2.

[2] Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Guts während der Zeit von der Auflieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie gesetzlich begründet ist, wird hierdurch nicht berührt.

al. 3.

[3] Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

al. 4 erster Satz.

[4] Als in Verlust gerathen ist das

Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.
(Den Rest des al. 4 und al. 5 s. bei Art. 44.)
(al. 6 und 9 bei Art. 25.)
(al. 7 und 8 bei Art. 36.)
(al. 10 bis 12 betreffen das im intl. Uebk. nicht geregelte Reclamations-Verfahren.)

Das intl. Uebk. hat in Uebereinstimmung mit dem deutschen Frachtrecht die strengen Grundsätze des römischen receptum für den Grad der Haftung der Bahnen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes angeordnet, deren Beschränkung, dem Principe der absoluten Wirksamkeit des intl. Uebk. entsprechend, nur nach Maßgabe des Uebk. selbst zulässig ist. Auch nach intl. Uebk. hat nicht der Forderungsberechtigte ein Verschulden der Bahn an dem eingetretenen Schaden zu erweisen, sondern die Bahn muß, um sich von der sonst unbedingten Haftung zu befreien, den Nachweis für eine der drei ihr zustehenden Einreden erbringen.

Diese drei Einreden sind die
1. der höheren Gewalt,
2. der natürlichen Beschaffenheit des Gutes und
3. des eigenen Verschuldens der Partei.

Dieselben Einreden bestehen auch nach deutschem Frachtrecht, welches jedoch im Art. 395 HGB. bezw. § 64 BR. nur einen bestimmten Fall der sonst als selbstverständlich betrachteten dritten Einrede, des eigenen Verschuldens der Partei, „nämlich die äußerlich nicht erkennbaren Mängel der Verpackung" anführt. In Art. 30 ist das Verschulden der Partei an die Spitze der von der Bahn zu erweisenden Befreiungsgründe gestellt.

Der Ausdruck „Verschulden des Verfügungsberechtigten" ist nicht ganz zutreffend. Dies wurde seitens der Redactoren selbst zugegeben und es heißt diesfalls in den Protokollen (II S. 111):

„Es sei wohl zweifellos, daß einem Verschulden des Absenders die im Art. 30 vorgesehene Wirkung auch dann beizu-

messen sei, wenn er sich nicht im Besitze des Frachtbriefduplicates befinde, sofern er nur im Uebrigen im Sinne der Art. 15 und 16 verfügungsberechtigt war".

Neben dem Verschulden des Verfügungsberechtigten und gleichsam als eine besondere Art eines solchen ist noch eine nicht von der Bahn verschuldete Anweisung desselben (des Verfügungsberechtigten) als Befreiungsgrund erwähnt.

Der äußerlich nicht erkennbaren Mängel der Verpackung ist im Art. 30 nicht eigens gedacht, da bereits in al. 3 des Art. 9, betreffend die Verpackung, bestimmt wurde, daß für solche Mängel der Absender zu haften und jeden durch diese entstandenen Schaden zu tragen habe.

Hinsichtlich der Haftungsbefreiung wegen der natürlichen Beschaffenheit des Gutes und der höheren Gewalt ist der Wortlaut der deutschrechtlichen Bestimmungen beibehalten. Bezüglich des Details müssen wir somit auf das deutsche Frachtrecht verweisen, ebenso bezüglich der Begriffe Verlust, ganzer und theilweiser (d. i. Minderung, s. Art. 25 S. 225), sowie Beschädigung des Gutes &c.

Von den zulässigen Beschränkungen der strengen Haftpflicht bezw. von der Aenderung der Beweislast zu Gunsten der Bahn handeln die Art. 31 und 32, sowie Art. 43, welcher bei falscher Declaration von ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenständen, bezw. bei Außerachtlassung der diesbezüglichen Sicherheitsvorschriften, die Bahn von jeder Haftpflicht befreit.

Der Eintritt und die Dauer der strengen Haftung sind in Art. 30 im Wesentlichen auch dem deutschen Frachtrecht entsprechend festgesetzt.

Die Haftung beginnt mit dem Abschluß des Frachtvertrages, nach intl. Uebk. also gemäß Art. 8 mit der Annahme des Gutes zur Beförderung (vergl. Abschnitt II Art. 8 S. 114 ff.).

Das intl. Uebk., welches im Art. 5 die Verpflichtung der Bahnen zur Annahme der Güter behufs vorläufiger Verwahrung bis zur thunlichen Verladung selbst nicht anordnet, sondern den

Landesgesetzen zur facultativen Regelung überläßt, macht folgerichtig von der Haftung für Schäden, die während der Verwahrung bis zur thunlichen Verladung entstehen, keine Erwähnung. Diesfalls bleiben, sowie bezüglich der vorläufigen Verwahrung selbst, die Landesgesetze, also in Oesterreich und Deutschland § 64 al. 2 BR., auch ferner in Geltung, nur mit der Modification, daß die Verwahrungshaft in die strenge Haftung der Bahn nicht, wie das BR. sagt, durch Abstempelung des Frachtbriefes, sondern gemäß Art. 30 durch die „Annahme des Gutes zur Beförderung" eintritt.

Die strenge Haftung dauert nach intl. Uebk. wie nach deutschem Frachtrecht bis zur Ablieferung.

Den Begriff der Ablieferung haben wir bei Art. 16 als die vertragsmäßige Uebergabe des Gutes mit dem Frachtbriefe an den vom Absender bezeichneten Empfänger in der von ersterem bezeichneten Bestimmungsstation definirt.

In welcher Form, mit welchem Zeitpunkt die Ablieferung zu erfolgen hat, wann ein Ablieferungshinderniß, wann insbesondere der Annahmeverzug eintritt, richtet sich gemäß Art. 19 und 24 nach den Landesgesetzen. Sobald aber ein Ablieferungshinderniß, und zwar ohne Verschulden der Bahn (vergl. al. 3 Art. 44), insbesondere Annahmeverzug seitens des Empfängers vorliegt, erlischt die strenge Haftung ebenso, wie durch die Ablieferung selbst.

Hierüber wird, wie nach deutschem Recht, auch nach intl. Uebk. kein Zweifel herrschen. Trotzdem wäre es besser gewesen, das Erlöschen der strengen Haftpflicht in positiver Weise zu normiren, als die unzureichenden, in concreto doch zu Zweifel und Streit Veranlassung bietenden deutschrechtlichen Bestimmungen abzuschreiben, zumal das Ablieferungsverfahren nicht einheitlich geregelt ist.

Bei Sendungen nach Ländern eines anderen Frachtrechtes bleibt es vorläufig für die Bahnen und Absender ohne ein eingehendes Studium der Landesgesetze ungewiß, wann die strenge Haftung der Bahn in concreto erlischt, bezw. in welcher Weise

die Bahn nach Eintritt des der Ablieferung gleich zu achtenden Momentes für das Gut überhaupt noch haftet, denn auch hierüber entscheiden gemäß Art. 24 die Landesgesetze.

Nur in einem Punkte hat das intl. Uebk. wieder nach deutschem Muster eine zeitliche oder besser gesagt — räumliche Grenze für die Dauer der strengen Haftung gezogen. Wie es den Bahnen im Art. 16 selbst nur die Verpflichtung zur Ablieferung des Gutes in der Bestimmungsstation auferlegt, und im Art. 19 die Normirung der Verpflichtung, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, den Landesgesetzen anheimstellt, so beschränkt es in al. 2 des Art. 30 die selbst geregelte strenge Haftung nur für die Dauer des Transportes bis zur Empfangsstation recte der vom Versender bezeichneten Bestimmungsstation, wenn auch im Frachtbriefe ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort als Ort der Ablieferung bezeichnet sein sollte.

Dies will der Hinweis auf Art. 19 in al. 2 des Art. 30 besagen.

Wir haben bei Art. 19 die einschlägigen Bestimmungen des deutschen Frachtrechtes angeführt und haben daher hier nur noch auf die §§ 65 und 66 BR., betreffend die Beschränkungen der Haftpflicht für solche Weiterbeförderungen über die Bestimmungsstation hinaus, zu verweisen.

Das intl. Uebk. enthält keine Bestimmung darüber, ob die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation der Ablieferung an den Adressaten gleich zu achten sei, wie § 64 des BR.

Diese Frage gehört unseres Erachtens zum Ablieferungsverfahren und ist daher nach den Landesgesetzen zu entscheiden.

Dafür hat das intl. Uebk., und zwar im Art. 33 analog dem § 64 BR. al. 4 erster Satz, eine Frist normirt, nach deren Ablauf der Forderungsberechtigte bei verzögerter Ablieferung das Gut als verloren betrachten und somit den Ersatz für Verlust fordern kann, ohne auf eine weitere Herbeischaffung des Gutes warten zu müssen.

Diese Frist beträgt nach intl. Uebk. 30 Tage, also um zwei Tage mehr als nach § 64 al. 4 BR., und beginnt mit dem Ablauf der Lieferfrist.

Aus Art. 33 ergiebt sich:

1. daß der Anspruch wegen Verlust des Gutes auch früher erhoben werden kann, doch muß in diesem Falle der Verlust nachgewiesen werden.

2. daß der Klagsberechtigte nach Ablauf der 30tägigen Frist den Ersatz für Verlust des Gutes auch dann beanspruchen kann, wenn sich das Gut nach dieser Frist, aber vor der Entschädigung findet. In diesem Falle hat er die Wahl zwischen dem Ersatz für Verlust, oder Rücknahme des Gutes und Ersatz für Lieferfristüberschreitung. Anders, wenn das Gut erst nach geleistetem Ersatz für Verlust aufgefunden wird, von diesem Falle handelt Art. 36.

3. Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

Uebk. Art. 31.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,

   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;

2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,

   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

HGB. Art. 424

wiederholt in § 67 BR.

Art. 426.

In Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder an Maß erleiden, kann bedungen werden, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze für Verlust an Gewicht oder Maß nicht gehaftet werde. Der Normalsatz muß, im Falle mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, wenn das Gewicht oder Maß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die hier bezeichnete Bestimmung kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles

3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender, bezw. dem Empfänger besorgt wird,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,
   für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;
5. in Ansehung lebender Thiere,
   für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;
6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,
   für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

BR. § 67.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust, oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht:

a) überhaupt, bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;

b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden rc.[1];

c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

d) für das Einrosten: bei Metallwaaren;

e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

[1] Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre wird für den Bruch bei Eisenguß nicht gehaftet, insoferne derselbe durch die innere Beschaffenheit des Materials (Gußspannung, grobe Gußfehler) entstehen kann.

aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 32.

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungs-Bestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und demselben Frachtbriefe befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Ausf.Bst. § 8.
(Zu Art. 32 des Uebereinkommens.)

Der Normalsatz für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt 2 Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrock-

2. [1] Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

[2] Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kolli nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des

netes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. [1]Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und

frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

[2] Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maaßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchem eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

[3] Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

Im engsten, meist wörtlichen Anschluß an das deutsche Frachtrecht läßt das intl. Uebk., wie schon ein Blick auf die Texte zeigt, die Beschränkung bezw. den Ausschluß der strengen Haftung der Bahnen bei dem Vorhandensein gewisser Gefahren für das Gut eintreten und gewährt in al. 2 des Art. 31 zu Gunsten der Bahnen bis zum Nachweise des Gegentheiles die Vermuthung, daß ein Schaden, der in concreto aus einer solchen

Gefahr entstehen konnte, auch wirklich aus derselben entstanden sei.

Die Bahnen haben somit in diesen Fällen nicht mehr, wie nach Art. 30, die Unmöglichkeit der Gefahrsabwendung, sondern nur den Umstand zu beweisen, daß der eingetretene Schaden aus der die Haftung ausschließenden Gefahr in abstracto hat entstehen können, während der Kläger den Gegenbeweis erbringen muß, daß der Schaden in concreto aus dieser Gefahr nicht entstanden ist.

Dies und alles Einschlägige ist gutes deutsches Frachtrecht, über das wir kein weiteres Wort verlieren wollen.

Art. 31 ist dem Art. 424, Art. 32 dem Art. 426 HGB. nachgebildet, im BR. hat § 67 beide Artikel vereint, aber die Reihenfolge der Befreiungsgründe etwas verändert.

Der mit dem letzten al. des Art. 424 HGB. gleichlautende P. 7 des § 67 BR. ist im Art. 31 als selbstverständlich weggelassen, weil durch das erwiesene Verschulden der Bahn oder ihrer Leute die Vermuthung der gewissen Gefahr als Schadensursache ohne weiters entkräftet wird.

Zu den einzelnen Punkten des Art. 31 haben wir Folgendes zu bemerken:

Punkt 1 entspricht dem P. 1 des Art. 424 HGB. bezw. P. 2 des § 67 BR.

Der Ausdruck „offen gebauter Wagen" ist eine wohlgeglückte Neuerung gegenüber dem „unbedeckten" Wagen des deutschen Frachtrechtes. Nicht um die meist dem Absender überlassene Bedeckung, sondern um die Bauart des Wagens handelt es sich ja auch nach deutschem Frachtrecht hinsichtlich der Gefahr, die für das in dem Wagen verladene Gut entsteht.

In dem Protokolle (II. S. 46) ist dies ausdrücklich betont, ebenso, daß im Sinne des Gesetzes ein mit Blachen bedeckter, offen gebauter Wagen doch als „offener" (unbedeckter) gelte; um jeden Zweifel zu beheben, wurde daher der Ausdruck „unbedeckter Wagen" in „offen gebauter Wagen" umgeändert.

Die in § 67 P. 2 eingehender erörterte Frage der Zuläſſig-

keit des Transportes in unbedeckten (offen gebauten) Wagen ist im Art. 31 nicht berührt. Hierüber haben nach P. 1 die Tarife oder Vereinbarungen mit dem Absender zu entscheiden. Da bei Erwähnung solcher Vereinbarungen auf die Zulässigkeit derselben nach den Landesgesetzen nicht besonders hingewiesen ist (wie z. B. hinsichtlich der Vereinbarung über das Auf- und Abladen des Gutes P. 3), müssen wir annehmen, daß das intl. Uebk. also ohne weiters solche Vereinbarungen und somit auch einen entsprechenden Vormerk im Frachtbriefe gestattet. Die Bahn, welche eine solche nicht im Tarif vorgesehene Transportart vereinbart, wird geradezu auf einer entsprechenden Erklärung des Absenders im Frachtbriefe bestehen müssen, um sich und den folgenden Transportbahnen jeden weiteren Beweis über das Vorhandensein der Gefahr zu ersparen.

Eine Specification der mit dem Transport in offen gebauten Wagen verbundenen Gefahren, insbesondere, wenn es sich um Güter handelt, die sonst in gedeckten (recte gedeckt gebauten Wagen) befördert werden (§ 67 P. 2), findet sich im Art. 31, sowie im Art. 424 HGB. P. 1 nicht.

Der Abgang ganzer Collien und auffallender Gewichtsabgang wird, wenn nicht gleichzeitig Mängel der Selbstverladung (P. 3) oder sonstige Befreiungsgründe vorliegen, auch nach intl. Uebk. unter der mit dem Transporte in offen gebauten Wagen verbundenen Gefahr nicht verstanden werden können.

Punkt 2, betreffend die mit dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundene Gefahr, stimmt mit P. 3 des § 67 bezw. P. 2 des Art. 424 HGB. wörtlich überein.

Wir haben bereits bei Art. 9, der von der Verpackung handelt, auf diesen Punkt verwiesen. S. 121 ff.

Im Art. 9 ist die Haftung des Absenders für die anerkannten Mängel, sowie für äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung normirt; hier im Art. 31 wird die Haftung der Bahn für die aus den anerkannten

Mängeln der Verpackung entstehenden Gefahren ausgeschlossen.

Im Zusammenhalt mit Art. 9 ergiebt es sich, daß die Bahn für die Folgen äußerlich erkennbarer, jedoch nicht anerkannter Verpackungs-Mängel nach den strengen Grundsätzen des Art. 30 haftet, wenn die Anerkennung nicht durch ein arglistiges Verfahren des Absenders unterblieben ist.

Wir haben bei Art. 9 erwähnt, daß hinsichtlich der Haftung des Absenders für die anerkannten Verpackungs-Mängel die Form des Anerkenntnisses von minderer Bedeutung ist, wenn es nur überhaupt erwiesen werden kann. Um die Haftung der Bahn zu beschränken, muß jedoch laut Art. 31 das Fehlen oder der Mangel der Verpackung auf dem Frachtbrief anerkannt sein. Der besonderen, mehr zur Deckung der Bahn gegenüber dem Absender dienenden Erklärung nach dem Formulare des § 4 der Ausf.Bst. ist im Art. 31 keine Erwähnung gethan. Auch P. 3 des § 67 BR. spricht, wie P. 2 des Art. 424 HGB., nur von der Erklärung auf dem Frachtbrief, und nach deutschem Frachtrecht ist es unbestritten, daß der Revers allein ohne Anerkenntniß auf dem Frachtbriefe die Bahn von der Haftung nicht befreit, freilich aus dem Grunde, weil der absolut wirksame Art. 424 HGB. im P. 3 nur die Erklärung auf dem Frachtbriefe erwähnt, und der besondere Revers nicht schon durch das HGB., sondern erst durch das BR. eingeführt wurde.

Wiewohl nun das intl. Uebk. auch den Revers recipirt hat, und im P. 3 des Art. 31 auf den ganzen Art. 9 Bezug genommen ist, sollte unseres Erachtens doch die Befreiung der Bahn von der Haftung stricte interpretirt werden, zumal der Empfänger nur auf Grund des Frachtbriefes in den Frachtvertrag eintritt, und daher ein in demselben nicht ersichtlicher Revers des Absenders doch nur gegen diesen, nicht aber auch gegen den Empfänger sollte geltend gemacht werden dürfen.

Punkt 3 ist dem Punkte 3 des Art. 424 HGB. bezw. Punkt 4 des § 67 BR., betreffend die mit dem Auf- und Abladen bezw. der mangelhaften Verladung seitens der Partei ver-

bundene Gefahr, sehr ähnlich. Soweit die Tarife das Auf- und Abladen durch die Partei regeln, ist alles klar.

Insofern jedoch nicht in allen Vertrags-Staaten das Auf- und Abladen durch die Parteien zulässig sein sollte, ist, wie bei Art. 8, die Zulässigkeit einer solchen fallweisen Vereinbarung von den Landesgesetzen abhängig gemacht.

Im Art. 8, wo es sich nur um die Beweiskraft des Frachtbriefes hinsichtlich des Gewichtes und der Stückzahl selbstverladener Güter handelt, genügte der Hinweis auf die Vereinbarungen mit dem Absender über das Aufladen.

In Art. 31 kommen jedoch die Schäden in Betracht, die durch das Auf- und Abladen seitens der Parteien entstehen können. Nach Art. 31 P. 3 muß daher die besondere Vereinbarung auch hinsichtlich des Abladens durch den Empfänger schon mit dem Absender getroffen werden und muß die Ausführung dieser Vereinbarung sowohl im Staats-Gebiete der Versandt-, wie in dem der Ablieferungsbahn zulässig sein.

Auf- und Abladung müssen also nach Maßgabe der Tarifbestimmungen oder einer zulässigen Vereinbarung, die im Frachtbriefe ersichtlich gemacht werden sollte, durch die Parteien erfolgen, um die Vermuthung des Art. 31 P. 3 zu Gunsten der Bahn zu begründen.

Ein weder durch Tarifbestimmung, noch durch Vereinbarung mit dem Absender, sondern durch Vereinbarung der abliefernden Bahn mit dem Empfänger erfolgtes Abladen seitens des letzteren begründet daher unseres Erachtens nicht die Beschränkung der Haftpflicht im Sinne des P. 3.

Auch in diesem Falle wird die Bahn für den durch das Abladen seitens des Empfängers entstandenen Schaden nicht haften, weil und wenn der Schaden durch Verschulden der Partei entstanden ist, sie muß aber selbst den Beweis eines solchen Verschuldens erbringen, während sie nach P. 3 nur zu erweisen hätte, daß die Partei vereinbarungsgemäß selbst abgeladen hat, so daß letztere die hieraus entspringende Vermuthung

entkräften müßte. Daß die Bahn für die aus der Selbstverladung seitens des Absenders resultirenden Gefahren nicht haftet, wenn auch das Abladen durch Bahnorgane erfolgt, scheint uns selbstverständlich.

Punkt 4, fast wörtlich übereinstimmend mit P. 4 des Art. 424 und P. 1 des § 67 al. 1, betrifft die Gefahr des Verlustes der Minderung oder Beschädigung, welcher gewisse Güter vermöge ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind. Die im deutschen Frachtrechte aufgezählten Beispiele dieser Gefahren sind durch „Austrocknung und Verstreuung" vermehrt. Die Specification des § 67 wurde in den Art. 31 nicht übernommen.

Rücksichtlich des Verhältnisses dieser Bestimmung zu Art. 30 bezw. § 64 BR. und zu Art. 32 bezw. P. 8 des § 67 BR., welche auch von der natürlichen Beschaffenheit des Gutes handeln, müssen wir auf das deutsche Frachtrecht hinweisen und können hier nur kurz bemerken, daß die Befreiung von der Haftung wegen der durch natürliche Beschaffenheit des Gutes entstandenen Schäden durch Art. 30 im Allgemeinen, jedoch unter der vollen Beweislast der Bahnen gegeben ist, daß im P. 4 des Art. 31 für bestimmte Fälle die Beweislast zu Gunsten der Bahn geändert wird, und im Art. 32 für die specielle Gefahr des Gewichtsverlustes durch natürliche Beschaffenheit des Gutes zu der Vermuthung der Minderung nach Art. 31 noch die Vermuthung über die Größe der Minderung hinzutritt.

Punkt 5, betreffend die besondern mit der Beförderung von Thieren verbundenen Gefahren, ist mit P. 5 des Art. 424 HGB. in wörtlicher Uebereinstimmung. Im BR. findet sich diese Beschränkung der Haftpflicht im § 44, der von der Beförderung der Thiere handelt.

Alles Detail gehört ins deutsche Frachtrecht.

Punkt 6 endlich, dem P. 6 des Art. 424 HGB. und P. 5 des § 67 BR. nachgebildet, handelt von der Gefahr zu begleitender Güter, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Welche Güter zu begleiten sind, haben die Tarife bezw. besondere Vereinbarungen mit dem Absender festzusetzen.

Solche Vereinbarungen sind unbedingt, also unabhängig von den Landesgesetzen gestattet und dürfen, ja sollen im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein.

Vorsichtsweise, wenn auch ganz überflüssig sind die Thiere, selbstredend die lebenden, unter den Gütern, welche eventuell zu begleiten sind, besonders erwähnt.

Im BR. findet sich diese Beschränkung der Haftung bei Thiertransporten gleichfalls im § 44 al. 2.

Die Bedeutung des Art. 32, eines Abbildes des Art. 426 HGB., haben wir bei P. 4 des Art. 31 kurz skizzirt.

Dort ist die Haftung für Gewichtsverluste, welche sich aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes ergeben, im Allgemeinen ausgeschlossen bezw. die Vermuthung aufgestellt, daß der Gewichtsverlust durch die Beschaffenheit des Gutes entstanden sei, hier wird nun, wie im deutschen Frachtrecht, speciell für Gewichtsverluste auch noch eine Vermuthung der Größe derselben festgesetzt, wir möchten sagen, eine zweischneidige, denn die Bahn ist nur, solange der Gewichtsverlust die vermuthete Höhe nicht übersteigt, in der günstigen Lage des Art. 32; sobald der Gewichtsverlust jene Höhe übersteigt, muß sie im Sinne der Art. 31 oder 30 beweisen, daß er trotzdem gänzlich durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstehen konnte oder entstanden ist, anderenfalls sie für das Plus eventuell für das ganze Manco haftbar bleibt.

Die Partei andererseits muß sich das normirte Calo gefallen lassen, wenn sie nicht in der Lage ist, die Vermuthung des Art. 32 zu widerlegen.

Das Alles gilt auch für das deutsche Frachtrecht gemäß Art. 426 HGB., der auch von Maßverlusten handelt, und P. 8 des § 67, der sich wie Art. 32 nur auf Gewichtsverluste beschränkt.

Sowohl Art. 32, als der auf denselben bezügliche § 8 der Ausf.Bst., enthalten keine wesentliche Veränderung oder Neuerung gegenüber den citirten deutschrechtlichen Bestimmungen.

Um ganz gewissenhaft vorzugehen, sei jedoch bemerkt, daß im § 8 statt des Ausdruckes „nasse Güter" der zutreffendere Ausdruck „flüssige und feuchte Güter" gewählt ist.

Auch fehlt im Art. 32 die im P. 8 des § 67 BR. enthaltene Bestimmung über die mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässige Aufstellung von höheren Calo-Perzentsätzen für die von den Parteien selbst auf- oder abzuladenden Güter.

Bei solchen intl. Transporten wird die Bahn daher im Streite von Fall zu Fall im Sinne des Art. 31 P. 4 nachweisen müssen, daß ein höheres Calo durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes begründet ist, was ihr durch Sachverständigenbeweis meist nicht schwer fallen dürfte.

4. Der normale Schadensersatz für Verlust.

Uebk. Art. 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

HGB. Art. 396.

al. 1.

Wenn auf Grund des vorhergehenden Artikels von dem Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Guts Ersatz geleistet werden muß, so ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde zu legen.

al. 2.

Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.

al. 4.

Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen.

(al. 3 s. bei Art. 37.)

(al. 5 s. bei Art. 41.)

Art. 427.

al. 1 P. 1.

Es kann bedungen werden:

1. daß der nach Artikel 396 der

Schadenberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll.

(P. 2 s. bei Art. 39 und 40.)

(al. 2 s. bei Art. 41.)

BR. **§ 68.**

Geldwerth der Haftung.

al. 1.

[1]Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1) Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten zum Grunde gelegt.

2) Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark[1] pro 50 Kilogramm brutto angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist.

3) Im Falle einer höheren Werthdeklaration bildet die deklarirte Summe

[1] In Oesterreich-Ungarn: 30 Gulden Silber.

den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.
(Der zweite Satz betrifft die Declarationsprämie.)
(P. 4 s. bei Art. 37.)
(Schlußalinea s. bei Art. 41.)

Die Art. 29 bis 33 befassen sich mit den Fragen, ob und wann die Bahn für Güterschäden zu haften habe.

Art. 34 bestimmt die Höhe des zu leistenden Ersatzes, und zwar für Verlust des Gutes, gänzlichen oder theilweisen (Minderung).

Art. 34 betrifft die normale Entschädigung, d. h. jene Entschädigung, die zu leisten ist, wenn weder durch Specialtarife eine Beschränkung (Art. 35), noch durch Declaration des Interesses an der Lieferung eine Steigerung (Art. 38) des Ersatzes Platz greift, endlich weder Arglist noch grobes Verschulden der Bahn vorliegen (Art. 41).

Wir wissen bereits, daß diese Normalentschädigung von der den Eisenbahnen nach deutschem Frachtrecht auferlegten wesentlich verschieden ist, und wir kennen auch im großen Ganzen die Gründe hiefür.

Die normale Entschädigung des Art. 34 hat mit der deutschrechtlichen Maximalentschädigung für Verlust das gemein, daß sie nicht nur den entgangenen Gewinn ausschließt, sondern den wirklichen Schaden auf den Handelswerth bezw. gemeinen Werth des Gutes beschränkt so daß z. B. eine durch Verlust des Gutes verwirkte Conventionalstrafe des Absenders an den Empfänger (gewiß ein wirklicher Schaden), gemäß Art. 34 nicht ersetzt wird.

Der im normalen Falle allein zu vergütende Handelswerth ist jedoch, wie auch schon bemerkt, nicht der des Maximalersatzes des deutschen Frachtrechtes, nämlich nicht der Werth, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit „am Orte und zur Zeit der Ablieferung“, sondern „am Orte und zur Zeit des Vertragsabschlusses“ hatte.

Der für diese Aenderung maßgebende, bereits in der Denkschrift des Vereines D.-E.-V. angeführte Grund war der, daß

die Versandtbahn nicht in der Lage sei, den Werth des Gutes bei der Ablieferung zu kennen, was namentlich bei weiten intl. Transporten zutrifft; sie vermöchte daher weder das Maß der Haftung, noch die dadurch bedingten Vorsichten für den Transport zu beurtheilen, während es dem Absender durch das neue Institut der Declaration des Interesses an der Lieferung freistehe, sich den Ersatz des Werthes am Orte der Ablieferung, ja noch weitergehende Ersätze zu sichern, in welchem Falle die Bahn aber von Anfang an das Maß ihrer Haftung kennt.

Ueberdies wurde ins Treffen geführt, daß in der Regel nur der Facturenwerth, d. i. der Werth am Orte und zur Zeit der Aufgabe, reclamirt werde.

Im deutschen Frachtrecht liegt der Fall deshalb ganz anders, weil der Bahn schon beim Vertragsabschlusse das Maximum der zu leistenden Entschädigung bekannt ist, nämlich ohne Werthdeclaration der Normalsatz (60 Mk. bezw. 30 fl. pro 50 kg.), bei Werthdeclaration der declarirte Betrag.

Die normale Entschädigung des Art. 34 ist somit gegenüber der Maximalentschädigung des deutschen Frachtrechtes um die Differenz geringer, welche zwischen dem Werthe des Gutes am Versandt- und dem Werthe des Gutes am Ablieferungsorte besteht, dagegen ist sie immer größer, als die deutsche Maximalentschädigung bei Gütern, deren Handelswerth den deutschen Normalsatz (60 Mk. für 50 kg.) übersteigt, vorausgesetzt, daß in diesem Falle die deutsche Werthdeclaration unterbleibt.

Würde man aber entgegen der erfahrungsgemäß feststehenden Thatsache annehmen, daß im Gebiete des deutschen Frachtrechtes der Werth jeder mehrwerthigen Sendung declarirt wird, so würden die Bahnen dieses Gebietes durch Art. 34 noch immer mindestens die deutsche Werthdeclarationsprämie einbüßen.

Die Differenz zwischen der normalen Entschädigung des Art. 34 und der Maximalentschädigung des deutschen Frachtrechtes mindert sich noch dadurch, daß bei ersterer außer dem Handelswerthe am Versandtorte noch die von der Partei bereits

bezahlte Fracht und sonstige Kosten zu ersetzen sind, bezw. nicht bezahlte Fracht und Kosten von der Bahn nicht gefordert werden können.

Die Bahn verliert somit nach intl. Uebk. bei Verlust stets Fracht und Kosten, hat daher zumeist den gleichen Schaden, wie jetzt die Bahn nach deutschem Recht, dessen Maximalersatz, der Werth am Orte der Ablieferung, sich in der Regel aus dem Werth am Versandtorte und Fracht und Kosten zusammensetzt.

Es bleibt also factisch für die deutsche Maximalentschädigung gegenüber dem normalen Ersatze nach Art. 34 nur dann ein Plus bestehen, wenn der Handelswerth am Orte der Ablieferung größer ist, als Facturenwerth nebst Fracht und sonstigen Kosten (Zöllen 2c.).

Wir gelangen daher zu dem Schluß, daß die normale Entschädigung des Art. 34 der deutschen Maximalentschädigung im Durchschnitte gleichkommt, dieselbe bei hochwerthigen Gütern weitaus übersteigt und nur in seltenen Fällen, bei abnormen localen Preisdifferenzen hinter derselben zurückbleibt.

Im Detail ist nichts Besonderes zu bemerken, da die Begriffe „Handelswerth", sowie „gemeiner Werth" aus dem deutschen Frachtrecht bekannt sind, und die Begriffe „Versandtort (Versandtstation) und Zeit, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist", d. i. die Zeit des Vertragsabschlusses, wohl keiner weiteren Erläuterungen bedürfen.

Auch ist es selbstverständlich, daß für die Höhe des normalen Ersatzes nur der gemeine Handelswerth des Gutes und nicht etwa die Höhe der Nachnahme maßgebend ist.

Aus der im letzten Satze vorgeschriebenen Erstattung der bereits bezahlten Fracht, Zölle und sonstigen zulässigen Kosten geht hervor, daß die Bahn auch die Bezahlung der von der Partei noch nicht beglichenen Gebühren nicht verlangen kann, somit immer die Fracht verliert und eventuell geleistete Zölle und Kosten selbst zu tragen hat.

Hinsichtlich der Beweislast über die Höhe des Ersatzes ist, wie nach deutschem Frachtrecht, keine Ausnahme von den all-

gemeinen Beweisregeln normirt. Die Höhe des Schadens, also den gemeinen Handelswerth des Gutes, muß somit immer der Kläger beweisen.

In den relativ selteneren Fällen, in welchen der Empfänger wegen Verlusts klagt, wird es vielleicht manchmal mit Schwierigkeiten verbunden sein, den gemeinen Handelswerth oder gemeinen Werth des Gutes am Versandtorte und zur Zeit der Aufgabe zu erweisen; nach deutschem Frachtrecht besteht aber eine ähnliche Schwierigkeit in der Regel, wenn der Absender als Kläger den Handelswerth am Orte und zur Zeit der Ablieferung erweisen soll.

5. Beschränkung des normalen Schadensersatzes für Verlust durch Specialtarife.

Uebk. **Art. 35.**

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Specialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Specialtarife eine Preis-Ermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Schlußpt. P. III s. II. Abschnitt bei Art. 11 S. 136.

Art. 35 ist ein Schmerzenskind des intl. Uebk., dessen Erzeuger die Normalsätze des deutschen Eisenbahnfrachtrechtes waren, denen es jedoch so wenig gleicht, daß es fast eher als eine Mißgeburt bezeichnet werden könnte.

Trotz aller Bemühungen ist es nicht gelungen, den deutschrechtlichen, die Güterhaftung beschränkenden Normalsätzen Auf-

nahme im intl. Uebk. zu verschaffen, mußte es doch geradezu als ein Sieg des deutschen Frachtrechtes aufgefaßt werden, daß man von der vollen Entschädigung in jedem Verlustfalle absah und sich für die normale Entschädigung auf den Handelswerth im Sinne des Art. 34 beschränkte.

Vergebens wurden die Argumente vorgebracht, welche für die weitere deutschrechtliche Beschränkung des normalen Ersatzes in Ermangelung einer Werthdeclaration auf Maximalsätze sprechen, vergebens wurde insbesondere darauf hingewiesen, daß die deutschen Normalsätze billigere Tarife ermöglichen, während es den Parteien unbenommen sei, sich durch Entrichtung der Versicherungsprämie den Ersatz des ganzen Handelswerthes zu sichern.

Die Beschränkung der Entschädigung auf einen Normalsatz als Regel ist dem französischen Rechte zum Opfer gefallen.

Anstatt consequenter Weise mit den Normalsätzen ganz zu brechen und es der Tarifpolitik der durch die neuen Bestimmungen betroffenen Bahnen und deren Regierungen zu überlassen, inwieweit sie sich für die neuen Lasten der schwereren Haftung schadlos halten können, hat man unseres Erachtens unter gänzlicher Verkennung des deutschen Principes die Festsetzung von Normalsätzen in Specialtarifen gestattet, *welche für die ganze Transportstrecke gelten und für den ganzen Transport eine Preisermäßigung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Bahn gewähren.*

Ganz abgesehen von diesen einzelnen, weiter unten ausführlich zu erörternden Erschwernissen für die Anwendung von Normalsätzen bei Specialtarifen, deren Genehmigung in den Ländern des freigebigeren französischen Rechtes ohnedies kaum zu erwarten steht, wird selbst für die Länder des deutschen Frachtrechtes Art. 35 deshalb unpraktisch, weil die Zulässigkeit der Normalsätze durch eine Preisermäßigung bedingt ist.

Wir können hier eine, wenn auch nur flüchtige Abschweifung in das unserem Stoffe sonst fernliegende Gebiet des Tarifwesens nicht vermeiden, weil die deutschen Normalsätze in dasselbe hineingreifen.

Diese haben es nämlich erleichtert, die Tarifbildung von der Haftungsfrage möglichst unabhängig zu machen.

Durch die Normalsätze ist das Haftungsmoment ein unveränderlicher Factor, der für den Tarif geringwerthiger Güter überhaupt keine große Rolle spielt und für den Tarif hochwerthiger Güter nicht berücksichtigt zu werden braucht, weil ohne Werthdeclaration der höhere Werth nicht ersetzt wird, hingegen bei Werthdeclaration die Declarationsprämie das Entgelt für die höhere Haftung gewährt.

Im Gebiete des deutschen Frachtrechtes ist daher die Tariffrage eine rein commercielle, während im Gebiete des französischen Rechtes bei der Tariferstellung auch auf die hohe Haftung jeweilig Rücksicht zu nehmen ist, was zum Theile die dort geltenden höheren Tarife erklären mag.

Es ist nun klar, daß für unsere Bahnen die strengeren Haftungs- richtiger Entschädigungsbestimmungen des intl. Uebk. nur bei der Tarifirung solcher Güter in Betracht kommen können, welchen ein höherer Werth, als jener der deutschen Normalsätze innewohnt, also bei den sog. höher- und hochwerthigen Gütern. Diese Güter haben aber ohnedies schon jetzt den höchsten Tarif, den sie ertragen können, bezw. der concessionsmäßig oder gesetzlich gestattet ist. Soweit die Bahnen diese Tarife noch erhöhen können und dürfen, Fragen, die wir den Tarifmännern überlassen, würde eine Tariferhöhung der erschwerten Haftung Rechnung tragen können.

Wenn und insoweit aber eine Tariferhöhung nicht möglich ist, bleibt den Bahnen kein geeignetes Mittel, sich für die erhöhte Haftung ein Entgelt zu verschaffen.

Das Mittel des Art. 35 ist unseres Erachtens eben kein geeignetes, denn die Herabsetzung der jetzigen, auf die geringere Haftpflicht basirten Tarife zu dem Zwecke, um die höhere Haftpflicht auszuschließen, hieße unseres Erachtens ein Uebel durch ein größeres vertreiben wollen, denn jede Tarifminderung dürfte einen noch empfindlicheren positiven Verlust für die Bahn bedeuten, als den Entgang der jetzigen Werthversicherungsprämie.

Und wenn vollends der Absender von der immerhin denkbaren Preisermäßigung keinen Gebrauch macht, sondern den jetzigen aus commerciellen oder gesetzlichen Gründen nicht erhöhbaren Tarif zahlt, so steht die Bahn hilflos der erhöhten Haftung gegenüber.

Art. 35 hat somit bezüglich hochwerthiger Güter für die deutschen Bahnen keinen Werth, bezüglich minderwerthiger Güter aber ist er überflüssig oder doch belanglos.

Man könnte nun einwenden, daß wir immer von Preisermäßigungen gegenüber den jetzigen Tarifen sprechen, während Art. 35 von einer Preisermäßigung gegenüber den „gewöhnlichen Tarifen" der Bahn handelt. Ja, was sind denn aber die „gewöhnlichen Tarife" der Bahn? Der Ausdruck ist einer der unglücklichsten des ganzen intl. Uebk. und vergeblich suchen wir auch in den Protokollen eine bestimmte Definition. Es geht aus Letzterem jedoch unzweifelhaft hervor, daß unter den gewöhnlichen Tarifen nicht etwa die concessionsmäßigen Maximaltarife der Bahnen, sondern jene Tarife zu verstehen sind, welche regelmäßig für ein bestimmtes Gut im internen Verkehr zur Anwendung kommen, also die jeweiligen bezüglichen normalen Localtarife incl. der allgemeinen Ausnahmetarife. Der französische Text sagt deutlicher: „une réduction sur le pris de transport total calculé d'après les tarifs repectifs ordinaires de chaque chemin de fer". —

Refactien im internen Verkehr, auch wenn sie entsprechend publicirt sind, können hingegen unter den „gewöhnlichen Tarifen" nicht verstanden werden.

Im Gebiete des deutschen Frachtrechtes sind nun die gewöhnlichen (Local-) Tarife derzeit auf Grund der beschränkten Haftung erstellt und bei Ermäßigung dieser, also der jetzigen Tarife zum Zwecke der Vermeidung der erhöhten Haftung, würde somit rücksichtlich der hier allein in Betracht kommenden hochwerthigen Güter genau das eintreten, was wir vorher behauptet haben, ein größeres für ein kleineres Uebel.

An eine allgemeine Erhöhung der jetzigen gewöhnlichen (Local-) Tarife zum Zwecke der möglichen Herabsetzung für intl. Transporte behufs Haftungsminderung ist aus Gründen der innern Tarifpolitik nicht zu denken. Es bleibt somit nur die Frage übrig, ob die intl. Tarife nicht schon ohnehin eine Ermäßigung gegenüber den internen gewöhnlichen (Local-) Tarifen der einzelnen Bahnen genießen, und somit die Einführung von Maximalersätzen für dieselben ohne weiters zulässig ist.

Ohne die Frage in competenter Weise entscheiden zu wollen, möchten wir doch die Behauptung wagen, daß jene Annahme bei den uns interessirenden hochwerthigen Gütern nicht zutrifft und gewiß nicht hinsichtlich aller an dem directen Tarife theilnehmenden Bahnen. Wenn aber auch nur eine der Transportbahnen von ihren Localsätzen nichts nachläßt, ist die Haftungsminderung ausgeschlossen, und deshalb können wir im Art. 35 keine Vortheile für die deutschen Bahnen erblicken.

Anders freilich liegt der Fall für die Bahnen des französischen Rechtsgebietes.

Für den intl. Verkehr dieser untereinander wird durch Art. 35 eine neue Tarifpolitik ermöglicht, freilich nur, wenn und insoweit die Regierungen die Erstellung der in diesem Art. erwähnten Specialtarife mit verminderter Haftung gestatten. Dort sind die jetzigen „gewöhnlichen Tarife“ auf Grund noch schärferer Haftungsbestimmungen als die des intl. Uebk. erstellt und können bei verminderter Haftung leichter ermäßigt werden.

Uns aber berührt am meisten der Vereinsverkehr zwischen Oesterreich und Deutschland und speciell die Frage, ob es an der Hand des Art. 35 möglich sein wird, die Folgen der durch Art. 34 erhöhten Haftung, welche dem Vereinsverkehr gegenüber den internen Verkehren Oesterreichs bezw. Deutschlands in ganz ungerechtfertigter Weise zu Gute kommt, abzuschwächen. Mit der nothwendigen Verneinung dieser Frage ist der Werth des Art. 35 für die Bahnen des deutschen Rechtsgebietes gerichtet.

Wir glauben nicht, daß hochwerthige Artikel im Vereinsverkehre billiger als im internen Verkehre transportirt werden,

keinesfalls dürfte aber die Preisdifferenz eine solche sein, welche den Absender bestimmen könnte, damit das Risico zu erkaufen, bei Verlust oder Beschädigung sich mit einem Normalsatz begnügen zu müssen.

Und er müßte sich unbedingt mit dem Normalsatz zufriedenstellen, da bei Herabsetzung der Haftung durch Specialtarife im Sinne des Art. 35 die Declaration eines höheren Interesses unzulässig ist, also gerade jenes Moment fehlt, welches im Gebiete des deutschen Frachtrechtes billigere Tarife für hochwerthige Güter ermöglicht.

Die Parteien werden somit gerne bei hochwerthigen Gütern den gewöhnlichen (Normal-) Tarif zahlen, der ihnen die Haftung nach Art. 34, also fast die ganze jetzige Maximalentschädigung sichert und dabei noch die jetzige Werthversicherungsprämie ersparen.

Lange, vielleicht zu lange haben wir uns bei der allgemeinen Betrachtung des Art. 35 aufgehalten, aber wir erachteten es für nöthig, einer jeden Ueberschätzung desselben zu begegnen und zu zeigen, daß er kein geeignetes Mittel ist, eine auch nur theilweise Abhilfe gegen die den deutschen Bahnen durch die Haftungsbestimmungen des intl. Uebk. erwachsenden neuen Lasten zu gewähren.

Die unseres Erachtens an sich werthlose Erstellung von Specialtarifen behufs Beschränkung der Entschädigung auf einen Maximalsatz ist nun noch, wie erwähnt, dadurch erschwert, daß die erforderliche Preisermäßigung gegenüber den gewöhnlichen (Local-) Tarifen

1. von jeder am Transporte betheiligten Eisenbahn gewährt werde, und daß
2. der gleiche Normalsatz der Maximalentschädigung für die ganze Transportstrecke Anwendung finden muß.

Gegen die zweite, im Interesse der Rechtsgleichheit erflossene Bedingung ist nichts einzuwenden, hingegen ist es hart, daß

nicht eine Gesammtpreisermäßigung genügt, zu der nur einzelne Verwaltungen billigere Tarife zur Verfügung stellen.

Die Herabminderung der Haftung des Art. 34 auf Maximalsätze erfordert somit gemäß Art. 35 nachstehenden Apparat:

Alle am Transporte betheiligten Bahnen müssen sich zu einer Preisermäßigung bequemen, ferner müßten sie sich über den Maximalersatz einigen, sodann hat jede Regierung die Zulässigkeit dieser Preisermäßigung und der Beschränkung der Haftung zu genehmigen, was als selbstverständlich im Art. 35 nicht enthalten ist, aber zur Hintanhaltung jeden Zweifels in P. III des Schlußprotokolls angedeutet wurde.

Die Wirkung eines solchen Specialtarifes auf die Beschränkung der Entschädigung im Sinne des Art. 35 setzt somit Einigung aller Transportbahnen und deren Regierungen und schließlich die im Frachtbriefe ersichtlich zu machende Zustimmung des Absenders Art. 6 P. e voraus.

Wahrlich viel Lärm um Nichts.

Trotz alledem ist den Tarifkünstlern durch Art. 35 ein neues Feld eröffnet, und gern wollen wir uns von denselben eines Besseren belehren lassen.

Die gemäß Art. 35 durch Specialtarife zulässigen Maximalsätze beziehen sich nicht nur auf die Entschädigung für gänzlichen und theilweisen Verlust (Verlust und Minderung), sondern auch auf den Schadensersatz für Beschädigung.

Bei Verlust wird statt des Handelswerthes im Sinne des Art. 34 nur der Maximalsatz entschädigt. Den Einfluß der Maximalsätze auf den Ersatz für Beschädigung werden wir später kennen lernen.

Daß neben der Beschränkung auf den Maximalsatz eine Declaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig ist, wurde bereits besprochen, doch werden wir auch darauf noch einmal zurückkommen müssen.

6. Der normale Schadensersatz für Beschädigung und dessen Beschränkung durch Specialtarife.

Uebk. Art. 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Specialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reducirt.

HGB. Art. 396.

al. 3.

Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerth des Guts im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

(S. Art. 427 al. 1 P. 1 b. Art. 34.)

BR. § 68.

Geldwerth der Haftung.

al. 1 P. 4.

[4] Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung unter 1 zu ermittelnden Werths zu dem unter 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet. (P. 1 bis 3 s. bei Art. 34.)

Die für die Höhe der normalen Entschädigung bei Verlust maßgebenden Principien mußten natürlich auch für den normalen Ersatz bei Beschädigungen zur Anwendung kommen, das heißt Beschränkung auf den wirklichen Schaden, und zwar nur auf die Werthminderung gegenüber dem weitergehenden französischen Frachtrecht, Wegfall der Normalsätze gegenüber dem deutschen.

Vergeblich aber suchen wir im Art. 37 einen Anhaltspunkt für die Berechnung der Werthverminderung, und insbesondere einen Hinweis auf den der Berechnung zu Grunde zu legenden Werth des Gutes im Sinne des Art. 34.

Um den Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, welche sich aus der Frage ergeben, welcher Werth, und zwar ob der

des Versandt- oder Ablieferungsortes der Berechnung der Werthverminderung zu Grunde zu legen sei, hat man den lakonischen und unbestimmten Ausdruck „den ganzen Betrag des Minderwerthes“ als Maß des normalen Ersatzes für Beschädigung gewählt und es — man verzeihe uns die triviale Bemerkung — den Betheiligten im Reclamationsverfahren, eventuell dem Richter im Processe überlassen, sich den Kopf über die Tragweite dieses Ausdruckes zu zerbrechen.

Dies ist keine Verdächtigung der Redactoren, sondern eine aus den Protokollen (II S. 118) erweisliche Thatsache.

Die Schwierigkeiten, denen Art. 37 ausweicht, sind in der That größer, als es den Anschein hat, und es wäre sehr voreilig, nach Analogie des Art. 396 al. 3 HGB., die einfache Lösung der Aufgabe darin finden zu wollen, daß der Unterschied zwischen dem Werth des beschädigten Gutes und dem gemeinen Handelswerthe zu ersetzen sei, den das Gut ohne Beschädigung am Versandtorte zur Zeit des Vertragsabschlusses hatte.

Durch diese Formel wäre nämlich die Uebereinstimmung des Art. 37 mit Art. 34 nicht völlig hergestellt. Man vergißt, daß bei Verlust nicht nur dieser gemeine Handelswerth, sondern auch Fracht und Kosten dem Forderungsberechtigten ersetzt werden bezw. ihm erspart bleiben.

Bei Beschädigung, die für die Bahn nur die Pflicht zum Ersatz des Schadens begründet, werden im Uebrigen ihre Rechte auf Erfüllung des Frachtvertrages nicht beeinflußt und müssen thatsächlich Fracht und Kosten vom Forderungsberechtigten bezahlt werden.

Der Fehler der vorerwähnten Formel liegt daher zu Ungunsten des Geschädigten in der Außerachtlassung der im Verlustfalle zu ersetzenden bezw. ersparten Fracht und Kosten.

Anders und leichter liegt die Frage für das deutsche Frachtrecht, da auch bei Verlust Fracht und Gebühren zu bezahlen sind, jedoch einen Theil des zu ersetzenden Werthes des Gutes am Orte der *Ablieferung* bilden.

Nach deutschem Frachtrecht können wir die Formel für den

Ersatz bei Verlust einfach mit WA. (Werth am Ablieferungsorte) bezeichnen, wir haben also einen einzigen, wenn auch aus verschiedenen Theilen zusammengesetzten Factor und können daher für den Ersatz bei Beschädigung die Formel = WA. — WB. (Werth des Gutes im beschädigten Zustande) als vollkommen gerecht bezeichnen.

Nach Art. 34 ergiebt sich uns dagegen für den Ersatz bei Verlust die Formel WV. (Wert' des Gutes im Versandtorte zur Zeit des Vertragsabschlusses) + FK. (Fracht und Kosten, erstattete oder ersparte), es ist daher klar, daß die Formel für den Ersatz der Beschädigung = WV. — WB. der Billigkeit nicht entspricht. Als richtige Formel für diesen Ersatz ergiebt sich nach unserer Ansicht (WV. + FK.) — WB.

Der Werth des Gutes im beschädigten Zustande (WB.) hatte sich nach dem Orte und der Zeit zu richten, wo der Forderungsberechtigte das Gut in Empfang nehmen sollte.

Der Minuend WV. + FK. wird, wie wir bei Art. 34 sagten, in vielen Fällen dem Werth des Gutes am Ort und zur Zeit der Ablieferung gleichkommen, da sich letzterer meist aus Facturenwerth, Fracht und Kosten zusammensetzt, er kann aber auch geringer sein; man würde daher zu weit gehen, wenn man WV. + FK. schlechtweg durch WA. (den Werth am Orte zur Zeit der Ablieferung) ersetzen wollte. Es wäre also der Minuend im einzelnen Falle nach unserer Formel zu berechnen, was nicht immer leicht sein dürfte, da der Ersatz für Beschädigung in der Regel bei der Ablieferungsbahn reclamirt wird, somit der Beweis über den Werth des Gutes am Versandtorte (Addend WV. unserer Formel) erschwert ist, wenn sich WV. nicht als Facturenwerth darstellt.

Der normale Ersatz für Beschädigung kommt dem deutschrechtlichen Maximalersatze für Beschädigung um so näher, je geringer die Differenz zwischen WA. und WV. + FK.

Er erfährt eine verhältnißmäßige Reduction, wenn ein Specialtarif mit Maximalersatz im Sinne des Art. 35 für den Transport Anwendung findet; die Reduction hat analog

der Reduction des § 68 al. 1 P. 4 BR. zu erfolgen. Bei vollster Genauigkeit hätte die aufzustellende Proportion unseres Erachtens also zu lauten:

X (der zu leistende Ersatz): (WV. + FK.) — WB. (der ganzen Werthminderung) = M. (der Maximalersatz bei Verlust): (WV. + FK.) (dem ganzen Ersatzwerth bei Verlust).

Wir glauben aber, daß die ungenaue Ausdrucksweise des Art. 37 „der ganze Betrag des Minderwerthes des Gutes" doch zu mancherlei Controversen, vielleicht auch Processen führen wird.

Die Bedeutung des neuen normalen Ersatzes bei Beschädigung, sowie der durch Specialtarife zulässigen Reduction derselben für unsere Bahnen ergiebt sich aus dem bei Art. 34 und 35 Gesagten von selbst, so daß wir uns die Wiederholung ersparen dürfen.

7. Steigerung des normalen Schadensersatzes für Verlust, Minderung und Beschädigung durch die Declaration des Interesses an der Lieferung.

Uebk. Art. 38.

Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und bezw. durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungs-Bestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Declaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Ausf.Bst. § 9.

(Zu Art. 38 des Uebereinkommens.)

Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung declarirt wird, muß im Frachtbriefe an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der declarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Ct.

Während die den normalen Ersatz für Verlust, Minderung und Beschädigung betreffenden Art. 34 und 37 doch noch eine gewisse Verwandtschaft mit dem deutschen Frachtrechte zeigen, bringt Art. 38 eine dem letzteren bisher völlig fremde Neuerung, und den Bahnen des deutschen Rechtsgebietes eine ganz neue Belastung.

Mit Ausnahme des bisher stets außer Betracht gelassenen und erst bei Art. 41 zu behandelnden Falles, der „böslichen Handlungsweise" der Bahn, kann nach deutschem Frachtrecht, wie bereits wiederholt betont, für Verlust oder Beschädigung des Gutes nie mehr als der gewisse Handelswerth bezw. die Werthminderung von der Bahn gefordert werden, und es giebt kein Mittel, sich den Ersatz eines weiteren erweislichen Schadens zu sichern, sei er ein damnum emergens oder ein lucrum cessans.

Wir wissen und wiederholen, daß die deutsche Werthdeclaration nur den Ersatz des ganzen Handelswerthes (gegenüber dem sonstigen Normalsatze) sichert, sonst nichts.

Dem freigebigeren französischen Frachtrechte folgend, welches, wie oben erwähnt, in jedem Verlust- und Beschädigungsfalle vollen Schadensersatz gewährt, hat man sich entschlossen, im intl. Uebk. eine Steigerung des normalen Ersatzes der Art.

34 und 37 auf den Ersatz eines jeden weiteren erweislichen Schadens, bei entsprechender Declaration im Frachtbriefe und gegen Bezahlung einer diesbezüglichen Prämie, eintreten zu lassen.

Durch letztere, und wir wollen gleich hinzufügen, relativ hohe Assecuranzprämie ist der gesteigerte Ersatz des Art. 38 für die deutschen Bahnen, trotzdem er ihnen ganz neue Lasten aufbürdet, doch weit weniger gefährlich, als die den normalen Ersatz feststellenden Art. 34 und 37 (inclusive des mißglückten Art. 35), welche dem Publikum zumeist ohne entsprechende Gegenleistung zu Gute kommen werden. Die Steigerung des Ersatzes gemäß Art. 38 kann nur bei dem normalen Ersatz der Art. 34 und 37 eintreten. Bei den durch Specialtarife im Sinne des Art. 35 beschränkten Ersatz ist eine Steigerung naturgemäß ausgeschlossen; im Art. 38 ist deshalb auch nur auf die Art. 34 und 37 hingewiesen.

Wir werden derselben „Declaration des Interesses an der Lieferung" auch bei der Haftung für Lieferfristüberschreitung begegnen und sehen, daß sie dort in Bezug auf den Ersatz für verspätete Ablieferung der deutschen Interesse-Declaration des § 70 BR. nachgebildet ist.

In bedauerlichster Weise sind aber die Grundsätze über die Wirkung der Declaration des Interesses an der Lieferung verschieden, je nachdem, ob es sich um den Ersatz für Verlust und Beschädigung, oder um den Ersatz für verspätete Ablieferung handelt, was zu mißlichen Folgen führt, die wir jedoch erst später, bei Art. 40, erörtern werden.

Bezüglich des hier in Betracht kommenden Ersatzes für Verlust und Beschädigung können wir die Declaration des Interesses an der Lieferung als die frachtbriefliche Bezeichnung eines Geldbetrages definiren, *bis zu dessen Höhe die Bahn jeden erwiesenen Schaden zu ersetzen hat, der den normalen Ersatz für Verlust oder Beschädigung übersteigt.*

Gemäß al. 1 des Art. 38 hat also die Bahn bei erfolgter Declaration des Interesses an der Lieferung *außer* der nor-

malen Entschädigung der Art. 34 bezw. 37 noch *weiteren* Schadensersatz zu leisten.

Nur auf diesen *weiteren* Schadensersatz bezieht sich der declarirte Betrag, nicht etwa auf den Gesammtersatz (den normalen und weiteren).

Die neue Declaration ist somit nicht eine Art Gesammtmaximaldeclaration, wie die Werthdeclaration des § 68 BR., bei welcher in der declarirten Summe auch der normale Ersatz inbegriffen ist, sondern eine Art *Mehrwerthdeclaration*, die sich nur auf das den normalen Ersatz übersteigende Plus bezieht.

Gegenstand des weiteren Schadensersatzes ist jeder Schaden, der größer ist als der gemeine Handelswerth nebst Fracht und Kosten im Sinne des Art. 34 bezw. als der ganze Betrag des Minderwerthes gemäß Art. 37.

Gleichgiltig ist es, ob dieser weitere Schaden ein damnum emergens oder ein lucrum cessans, also z. B. eine verfallene Conventionalstrafe oder ein entgangener Geschäftsgewinn. Auf was es allein ankommt, ist der Causalnexus mit dem Verlust bezw. der Beschädigung des Gutes.

Der zu ersetzende *weitere* Schaden muß *erwiesen* sein.

Gemäß al. 1 zweiter Satz ist der Berechtigte, das ist der Klags- bezw. Reclamationsberechtigte (Art. 26) verpflichtet, das Vorhandensein und die Höhe des weiteren Schadens, selbstverständlich auch den Causalnexus, nachzuweisen.

Ueber die *Form* der Declaration des Interesses an der Lieferung enthält Art. 38 nichts und verweist im al. 2 nur hinsichtlich der Feststellung des im Falle der Declaration zu entrichtenden Frachtzuschlages (recte Prämie) auf die Ausf.Bst.

Doch abgesehen davon, daß schon im Art. 16 unter den Frachtbriefangaben sub f „die Angabe des declarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40)" angeführt ist, ordnet al. 1 des § 9 Ausf.Bst. überdies an, daß der declarirte Betrag des Interesses an der Lieferung oder, — wie sich der deutsche Text des § 9 barbarisch ausdrückt, — „die Summe, zu welcher das

Interesse an der Lieferung declarirt wird" (französisch zutreffend: La valeur représentant l'interêt à la livraison), im Frachtbrief, und zwar 1) an der hierfür im Formulare vorgesehenen Stelle, 2) mit Buchstaben eingetragen sein muß.

Diese Vorschrift ist dem BR. entlehnt, wo sie sich in ähnlicher Weise für die deutsche Werth- und Interesse-Declaration in den §§ 68 al. 1 P. 2 und 70 al. 4 findet, jedoch daselbst im Hinblick auf die Art. 423 und 427 HGB. in ihrer Rechtsgiltigkeit bestritten wird.

Die Consequenzen der Verletzung der Formvorschriften sind im § 9 der Ausf.Bst. nicht ausgesprochen.

Mit Rücksicht auf die kategorische Bestimmung des al. 1 (die Summe . . . muß) und mit Rücksicht auf die absolute Wirksamkeit des intl. Uebk. (Art. 4) halten wir eine jede in anderer, als der im § 9 Ausf. Bst. vorgeschriebenen Form erfolgte Declaration des Interesses an der Lieferung für ungiltig.

Auch § 70 BR. macht die Giltigkeit der deutschen Interesse-Declaration von der vorgeschriebenen Form abhängig.

Was nun den in Wirklichkeit eine Versicherungsprämie bildenden „Frachtzuschlag" für die Declaration des Interesses an der Lieferung betrifft, so ist das im § 9 Ausf.Bst. al. 2 gestattete Maximum, wie schon angedeutet wurde, sehr hoch gegriffen, und beträgt 5‰ der declarirten Summe für je angefangene 200 km., in minimo 50 cts.

Die deutschrechtlichen Prämien betragen dagegen: bei der Werthdeclaration für Fracht- und Eilgüter 1/10‰ per 150 km, in minimo 10 Pf., bei der Interesse-Declaration für Fracht- und Eilgüter im Durchschnitt weniger als 1‰ per 150 km, in minimo 10 Pf., bei der höheren Werthdeclaration für Gepäck 2‰ per 150 km, in minimo 20 Pf. und bei der höheren Interesse-Declaration für Gepäck 2% per 150 km, in minimo 1 Mk.

Auch die Prämien der Assecuranzgesellschaften erreichen nie die Höhe der Maximalsätze des § 9 Ausf.Bst.

Als Maximalsätze können sie natürlich von den Bahnen bezw. Regierungen beliebig herabgesetzt werden.

Soviel läßt sich mit Bestimmtheit behaupten, daß sich die Bahnen des deutschen Rechtsgebietes innerhalb der vom intl. Uebk. festgesetzten Maximalprämien für die ihnen aus Art. 38 erwachsenden Mehrlasten werden schadlos halten können, wenn nicht die Declarationen wegen überhoher Prämien zu selten werden.

Die Höhe der Prämie ist insofern gerechtfertigt, als es sich um Mehrersätze handelt und der normale Ersatz in der declarirten Summe nicht inbegriffen ist, wie bei den deutschrechtlichen Declarationen.

Auch wollte man eine Speculation auf die Möglichkeit des Verlustes und der Beschädigung des Gutes durch die hohen Prämien abhalten. Die Pflicht des Schadensnachweises würde diesfalls allein nicht genügen, weil man selbst innerhalb der Grenzen des Strafgesetzes Schäden, z. B. Conventionalstrafen, nachweisen kann, die selbst Gegenstand der Speculation auf Verlust und Beschädigung bilden, wie fingirte Conventionalstrafen 2c.

Wir werden übrigens für die Beurtheilung der Höhe der Declarationsprämie bei der Haftung für Lieferfristüberschreitung (Art. 39 und 40) noch andere Gesichtspunkte gewinnen.

Wie sich die am Transport betheiligten Bahnen in die Prämie theilen, ist Sache der Vereinbarung; eventuell wird nach Kilometern getheilt werden müssen.

Bei zulässiger Ueberweisung der Gebühren können auch die Frachtzuschläge für Declaration des Interesses an der Lieferung überwiesen werden, was wir deshalb ausdrücklich bemerken, weil al. 2 des Art. 38 in seiner mißglückten Fassung zu der irrigen Auslegung führen könnte, daß stets der Absender den Frachtzuschlag zu entrichten habe, letzterer also immer zu frankiren sei. Man hat es in al. 2 des Art. 38 eben übersehen, die Frage, wer den Frachtzuschlag zahlen soll, ebenso offen zu lassen, wie bei den Conventionalstrafen in Art. 7. Der Sinn des

Art. 38 al. 2 ist der, daß der Absender immer die Declaration des Interesses an der Lieferung vorzunehmen, aber die Prämie doch nur dann zu zahlen habe, wenn er überhaupt die Gebühren zahlt. Die Declarations-Prämien haften gleich anderen Frachtzuschlägen auf dem Gute und genießen das gesetzliche Pfandrecht.

8. Haftpflicht und Schadensersatz für Lieferfrist-Ueberschreitung (verspätete Ablieferung).

Uebk. Art. 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1/10 der Lieferfrist: 1/10 der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich 2/10 der Lieferfrist: 2/10 der Fracht;
bei einer Verspätung bis einschließlich 3/10 der Lieferfrist: 3/10 der Fracht;
bei einer Verspätung von einschließlich 4/10 der Lieferfrist: 4/10 der Fracht;
bei einer Verspätung von längerer Dauer: 5/10 der Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Declaration des

HGB. Art. 397.

Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Art. 427.

al. 1 P. 2.

2. daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

§ 69.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

al. 1.

[1] Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§ 57) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der

Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich 1/10 der Lieferfrist: 2/10 der Fracht;

bei einer Verspätung bis einschließlich 2/10 der Lieferfrist: 4/10 der Fracht;

bei einer Verspätung bis einschließlich 3/10 der Lieferfrist: 6/10 der Fracht;

bei einer Verspätung bis einschließlich 4/10 der Lieferfrist: 8/10 der Fracht;

bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den declarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

(al. 2 s. bei Art. 44 und 45.)

§ 70.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

[1] Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen 1/4, bis zu 8 Tagen 1/3 und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden 1/4, bis zu 3 Tagen 1/3 und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

[2] Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

[3] Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Maaßgabe, daß

1) im Falle einer Deklaration des Interesse an der rechtzeitigen Lieferung die deklarirte Summe,

2) in Ermangelung einer solchen Deklaration:

a) falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht,

b) falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der

ganzen Fracht die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferzeit durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

[4] Die Deklaration des Interesse an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Giltigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der desfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

(al. 5 und 6 des § 70 betreffen die Höhe der Declarationsprämie.)

Es wurde bereits erwähnt, daß sich das intl. Uebk. hinsichtlich der Haftung für verspätete Ablieferung zum großen Theil dem deutschen Frachtrecht angeschlossen hat. Letzteres gestaltet den Grad dieser Haftung milder, als den der Haftung für Verlust, resp. Beschädigung und beschränkt die Höhe des Ersatzes ohne besondere Interesse-Declaration auf den Betrag der Fracht als Maximum, während das französische Frachtrecht für den Grad der Haftung keinen Unterschied gegenüber dem der Haftung für Verlust bezw. Beschädigung kennt, und in jedem Falle den vollen Schaden zum Ersatze vorschreibt.

So erfreulich die Reception des deutschen Frachtrechtes im Allgemeinen für das deutsche Verkehrsgebiet erscheint, können wir es doch nicht mit Befriedigung begrüßen, wenn sich die Reception auch auf die ungenaue, zu Zweifel und Mißverständniß geeignete Ausdrucksweise des deutschen Frachtrechtes erstreckt. Zu solchen verhängnißvollen recipirten Ausdrücken gehört: „die Versäumung der Lieferfrist".

Es ist gewiß nicht unsere Sache, das deutsche Frachtrecht hier einer Erörterung, geschweige denn einer Kritik zu unterziehen. Aber da das Unzutreffende der vom deutschen Frachtrecht entlehnten Ausdrucksweise im intl. Uebk. noch schärfer zu Tage tritt, als im deutschen Frachtrecht selbst, wird die zum

Verständniß des ersteren unerläßliche Kritik zugleich zur Kritik des letzteren.

Die Haftung, von welcher in den Art. 39 und 40, sowie im Art. 397 HGB. und §§ 69 und 70 BR. die Rede ist, betrifft trotz der daselbst gebrauchten Worte nicht die „Versäumung der Lieferfrist" im engeren Sinne, sondern die verspätete Ablieferung, „die Lieferfristüberschreitung".

Der Unterschied der beiden Begriffe ist ein offenbarer. Versäumung der Lieferfrist liegt nach heutigem allgemeinen Sprachgebrauch (nur nicht nach dem des deutschen Frachtrechtes) vor, wenn die Lieferfrist abgelaufen ist, ohne daß die Ablieferung erfolgte; ob und wann später abgeliefert wurde, ist für das Factum der Versäumung der Lieferfrist gleichgiltig; eine Versäumung der Lieferfrist findet daher auch bei Verlust im Sinne von Abhandenkommen des Gutes statt.

Lieferfristüberschreitung, verspätete Ablieferung hingegen setzt eine bahnseitige Ablieferung, oder doch Auslieferung des Gutes nach Ablauf der Lieferfrist voraus.

Jede Lieferfristüberschreitung involvirt eine Lieferfristversäumniß, nicht aber umgekehrt jeder Lieferfristversäumniß eine Lieferfristüberschreitung = verspätete Ablieferung (oder Auslieferung).

Es ist wie für das deutsche Frachtrecht, so auch für das intl. Uebk. nicht nur nach dem Sinne, sondern auch nach dem weiteren Wortlaute der betreffenden Bestimmungen zweifellos, daß sich dieselben nur auf die Lieferfristüberschreitung beziehen, und somit eine verspätete Ablieferung, also überhaupt eine Ablieferung oder Bereitstellung des Gutes seitens der Bahn zur Voraussetzung haben. An das Factum der Lieferfristversäumniß sind noch keine gesetzlichen Folgen geknüpft.

Im Falle des Verlustes, d. i. der nicht erfolgten Ablieferung kann deshalb ein Anspruch aus Art. 39 und 40 bezw. 397 HGB. und den §§ 69 und 70 BR. nicht geltend gemacht werden.

Daß trotzdem das Gegentheil von freilich vereinzelt dastehenden Schriftstellern für das deutsche Frachtrecht ernstlich

behauptet wird, ist unseres Erachtens doch nur durch die unzutreffenden Worte „Versäumung der Lieferfrist“ im Eingang des Art. 397 HGB. bezw. §§ 69 und 70 BR. ermöglicht.

Auch Art. 39 beginnt mit den Worten: „Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher aus Versäumung der Lieferfrist entstanden ist 2c.“ Aber schon der Nachsatz führt den richtigen Begriff der „Verspätung“ ein. Verspätung kann nur soviel bedeuten, wie Verspätung der Ablieferung, welcher Ausdruck sich auch einmal im ersten Satze des § 70 BR. findet.

„Verspätung der Lieferfrist“ erscheint wie ein sprachliches Unding.

Die Haftung für die sogenannte „Versäumung der Lieferfrist“ setzt also auch nach dem Wortlaute des Art. 39 eine Verspätung voraus. Der Begriff „Verspätung“ bedeutet, daß etwas später geschehen ist, als es hätte geschehen sollen, und dieses Etwas kann hier nur die Ablieferung sein, welcher die Bereitstellung des Gutes zum Bezuge bei Annahmeverzögerung seitens des Empfängers gleich zu achten ist.

Um bei Verlust von Verspätung zu reden, müßte man eine unendliche Verspätung annehmen, die vielleicht philosophisch oder mathematisch, aber nicht juristisch ist.

Ueberdies zeigt der Art. 40, wie § 70 BR., daß die Verspätung vom Gesetzgeber stets als ein zeitlich ganz bestimmte aufgefaßt wird.

Im Art. 44 und 45 über die Verjährung wird ferner für die Ansprüche aus Art. 39 und 40 nur mehr der Ausdruck „Anspruch wegen Verspätung“ (nicht wegen Versäumung der Lieferfrist) gebraucht und die „Verspätung“ als besonderer Fall dem Verluste gegenübergestellt, hingegen findet sich freilich im Art. 48 über den Rückgriff wieder der fatale Ausdruck „Versäumung der Lieferfrist“.

Aber gerade dieser Art. 48 giebt, wie al. 3 des § 70, die Aufklärung darüber, daß im intl. Uebk., wie im deutschen Frachtrecht der Ausdruck „Versäumung der Lieferfrist“ entgegen dem allgemeinen Sprachgebrauch überhaupt im Sinne von

Lieferfristüberschreitung (= verspätete Ablieferung) angewendet wurde und somit wirklich nichts anderes, als ein sprachlicher Mißgriff vorliegt.

Aus den Worten „Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß“ im Art. 48 und aus den Worten „falls die Versäumniß“ nicht mehr als 24 Stunden beträgt“ bezw. „falls die „Versäumniß“ mehr als 24 Stunden beträgt“ im Art. 70 BR. geht hervor, daß „Versäumniß“ nichts anderes als „Verspätung“ bedeuten soll, daß die Begriffe „Versäumniß“, „Versäumung“ und „Verspätung“ überhaupt nicht genau unterschieden wurden, sondern daß alle drei Ausdrücke zur Bezeichnung desselben Begriffes „Verspätung“ dienen, daß also, soweit es sich um die Haftung aus dem Titel der Lieferfrist (Art. 39 und 40) handelt, nicht die „Versäumung“ im engeren Sinne des Wortes, sondern die „Ueberschreitung“, d. i. die Verspätung das Maßgebende ist.

Durch Sprachverwirrung war die Begriffsverwirrung möglich. Sind wir erst sprachlich darüber einig, daß eine Frist eingehalten, versäumt oder überschritten, nicht verspätet werden kann, daß die Verspätung, Versäumniß, sich nie auf eine Frist, sondern immer nur auf den Eintritt eines Ereignisses nach Ablauf der Frist beziehen kann, daß also die Verspätung des Ereignisses eine Ueberschreitung der Frist und die Versäumung der Frist nur ein Stadium der Ueberschreitung bildet, so ergiebt sich uns als Voraussetzung der in den Art. 39 und 40, wie im Art. 397 HGB. bezw. §§ 69 und 70 BR. besonders geregelten Haftung: eine durch Verspätung der Ablieferung bezw. Auflieferung des Gutes entstandene Ueberschreitung der Lieferfrist.

Will man den unzweifelhaften Sinn und Zweck der einschlägigen Bestimmungen auch in unzweifelhafte Worte kleiden, so ist für „Versäumung der Lieferfrist“ „Ueberschreitung der Lieferfrist“, für „Verspätung“ „Verspätung der Ablieferung“ und für „Versäumniß“ entweder „Dauer der Verspätung der

Ablieferung", oder „Dauer der Ueberschreitung der Lieferfrist" zu setzen.

Da sich endlich die von verschiedenen Gesichtspunkten erstellten Begriffe: „verspätete Ablieferung" und „Ueberschreitung der Lieferfrist" in ihrem Resultate decken, bei der Ersatzfrage es sich aber hauptsächlich um das Maß der Ueberschreitung der Lieferfrist handelt, so wäre es am allereinfachsten und klarsten gewesen, nur von der „Lieferfristüberschreitung" zu sprechen. Im französischen Text ist meistens, wiewohl nicht durchwegs, auch da, wo im deutschen Text „Versäumung" steht, der Ausdruck „retard" gebraucht.

Nach dem Gesagten hätte Art. 39 richtig zu lauten: Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Ueberschreitung der Lieferfrist (verspätete Ablieferung) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß diese Ueberschreitung u. s. w. Art. 40 hätte zu beginnen: Im Falle der Lieferfristüberschreitung rc.

Im französischen Text fängt Art. 40 auch wirklich so an: En cas de retard dans la livraison etc.

Es scheint uns fast, als ob wir offene Thüren einrennen wollten und Allbekanntes wiederholen, aber die Erfahrung hat uns gelehrt, daß es speciell für Nichtjuristen wünschenswerth ist, Klarheit in die Frage der sog. „Lieferfristversäumung" zu bringen.

Wir werden fortan für den Rechtsgrund der Haftung aus Art. 39 und 40 bezw. Art. 397 HGB. und §§ 69 und 70 BR. nur die Ausdrücke: Lieferfristüberschreitung oder Verspätung der (oder verspätete) Ablieferung gebrauchen.

Das deutsche Frachtrecht hat bei der Haftung der Bahn für Lieferfristüberschreitung die Beweislast wie bei der Haftung für Verlust und Beschädigung zu Ungunsten der Bahn geändert, jedoch mit dem Unterschiede, daß die Bahn zur Befreiung von der Haftung nicht auf die drei Einreden (der höheren Gewalt, des Verschuldens der Parteien oder der natürlichen Beschaffenheit des Gutes) beschränkt ist.

Hier genügt der Nachweis, daß sie die Verspätung der Ablieferung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Für das intl. Uebk. wollte man diese Bestimmungen beibehalten. Im Entwurf vom Jahre 1878 war Art. 39 dem Art. 397 HGB. bezw. § 69 BR. al. 1 wörtlich gleichlautend. Die Abänderung der Worte „sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können", in „sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte", wurde von dem Berichterstatter der die Abänderung beantragenden Commission als eine redactionelle bezeichnet, „ohne daß es die Absicht gewesen wäre, an dem Sinne des Artikels etwas zu ändern" (Protokoll II S. 122).

Schade, daß die Protokolle, welche zwar auch vom Richter zur Auslegung des intl. Uebk. benützt werden sollten, keine Gesetzeskraft haben und daher nicht als allgemein bekannt vorausgesetzt werden können.

Wer daher die oben angeführte Absicht der Commission nicht kennt, wird wohl kaum errathen, daß Art. 39 nur die Umschreibung der „Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers" enthält, sondern eher vermuthen, daß es sich daselbst um eine Umschreibung der „höheren Gewalt" handle.

Im Gebiete des deutschen Frachtrechtes wird man auf Grund der citirten protokollarischen Erklärung wohl stets die deutschen Grundsätze gerichtlich und außergerichtlich zur Anwendung bringen. Wie aber wird man in den Staaten, denen selbst der Begriff „Sorgfalt des ordentlichen Frachtführers" nicht klar genug schien, den Art. 39 in seiner definitiven Fassung auslegen?

Unseres Erachtens wird man dort geneigt sein, nur die Einrede der höheren Gewalt seitens der Bahnen gelten zu lassen, und in diesem Sinne glauben wir, ohne auf die fragliche Be-

stimmung weiter einzugehen, behaupten zu können, daß der Grad der Haftung der Bahnen für Lieferfristüberschreitung in der Praxis eine Steigerung gegenüber dem des deutschen Frachtrechtes erfahren wird.

Der Hinweis auf Art. 14 im Art. 39 will nur sagen, daß die Thatsache der Lieferfristüberschreitung nach Maßgabe des Art. 14 bezw. § 6 der Ausf.Bst. zu constatiren ist.

Wenden wir uns nun dem Ersatze für Lieferfristüberschreitung zu. Bezüglich des normalen Ersatzes, der dann zu leisten ist, wenn keine Declaration des Interesses an der Lieferung vorliegt, finden wir im Art. 40 im Vergleich zu § 70 BR. nichts principiell Neues.

Ohne Schadensnachweis wird ein zu der Dauer der Ueberschreitung im Verhältniß stehender aliquoter Theil der Fracht in maximo die Hälfte der Fracht, bei Schadensnachweisung in maximo die ganze Fracht ersetzt.

Im Einzelnen sind folgende Modificationen zu bemerken.

Art. 40 macht hinsichtlich des ohne Schadensnachweis zu leistenden Ersatzes keinen Unterschied zwischen Fracht- und Eilgütern, wie § 70 BR., weil die Eilgüter schon bei Feststellung der Lieferfrist hinreichend bevorzugt sind und die Ersätze durch die höheren Eilgutfrachten ohnedies entsprechend höher ausfallen.

Hingegen fehlt im Art. 40 die ohne Schadensnachweis entschädigungsfreie Verspätung des § 70 BR. (bis zu einem Tage bei Frachtgut und bis zu zwölf Stunden bei Eilgut), so daß für die geringste Lieferfristüberschreitung auch ohne Schadensnachweis ein Ersatz beansprucht werden kann.

Art. 40 hat jedoch im Ganzen das Verhältniß des zu vergütenden Frachttheiles zu der Dauer der Lieferfristüberschreitung entsprechender gestaltet, als § 70 BR. und mit Rücksicht auf die bei weiten intl. Transporten oft sehr hohen Frachten als Einheit der Entschädigungsscala nicht $1/4$, sondern $1/10$ der Fracht festgestellt, welches einer Ueberschreitung der Lieferfrist bis zu $1/10$ derselben entsprechen soll. Für die Ueberschreitung bis zu

$^{3}/_{10}$ der Lieferfrist entfallen $^{3}/_{10}$ der Fracht als Entschädigung und so fort bis zu $^{4}/_{10}$.

Ist die Lieferfrist nun mehr als $^{4}/_{10}$ überschritten, so wird ohne weitere Berücksichtigung der wirklichen Dauer der Ueberschreitung $^{5}/_{10}$, d. i. die Hälfte der Fracht ersetzt.

Wurde ein Schadensnachweis erbracht, so ist gemäß Art. 40 für jede auch noch so geringe Lieferfristüberschreitung der erwiesene Schaden, jedoch in maximo die ganze Fracht zu ersetzen.

Die Unterscheidung des § 70 BR., ob bei Schadensnachweis die Versäumniß (!) (richtig Dauer der Lieferfristüberschreitung — Verspätung) weniger oder mehr als 24 Stunden beträgt, und daß im ersten Falle in maximo die halbe Fracht, im letzteren Falle in maximo die ganze Fracht zu ersetzen sei, ist im Art. 40 aufgegeben.

Das übrige Detail gehört ins deutsche Frachtrecht, insbesondere auch der Begriff „Fracht", nicht zu verwechseln mit dem bei den Bestimmungen über den Rückgriff zu besprechenden Begriff der „reinen Fracht".

Da die Fracht seitens der Parteien auch bei verspäteter Ablieferung, wie bei jeder Ablieferung gezahlt werden muß, wenn sie nicht schon früher entrichtet wurde, so ist es für die Ersatzfrage gleichgiltig, ob die Sendung frankirt war oder nicht.

Eine Beschränkung der normalen Ersätze für Lieferfristüberschreitung etwa nach Analogie des Art. 35, betreffend die Beschränkung des normalen Ersatzes für Verlust rc. durch Specialtarife, giebt es im intl. Uebk. nicht.

Die gemäß Art. 14 (siehe daselbst) zulässigen Specialtarife haben nur eine Verlängerung der normalen Lieferfrist zum Gegenstande. Ist die durch einen solchen Specialtarif verlängerte Lieferfrist überschritten und die Bahn für die Ueberschreitung gemäß Art. 39 verantwortlich, so hat sie ebenso, wie für die Ueberschreitung normaler Lieferfristen, Ersatz nach Maßgabe des Art. 40 zu leisten.

Es steht daher auch nichts im Wege, bei der Anwendung

von Specialtarifen des Art. 14 eine Declaration des Interesses an der Lieferung Platz greifen zu lassen, was bekanntlich bei Anwendung der Specialtarife des Art. 35 nicht gestattet ist.

Wohl aber giebt es eine Steigerung des normalen Ersatzes für Lieferfristüberschreitung durch Declaration des Interesses an der Lieferung, und hier beginnen die Schwierigkeiten, auf die schon früher vorbereitet wurde.

Nach deutschem Frachtrecht liegt die Sache sehr einfach.

Die deutsche Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur Bedeutung für den Fall der Nachweisung des Schadens, für dessen Ersatz die declarirte Summe die Maximalgrenze bildet.

Es ist selbstverständlich, daß die declarirte Summe, welche nicht etwa ein über den normalen Ersatz hinausgehendes Plus, sondern den eventuell zu beanspruchenden Gesammtbetrag angiebt, immer höher sein muß, als die ganze, mindestens aber als die halbe Fracht, da sonst die Prämie ein Geschenk an die Bahn dafür bilden würde, daß diese nun weniger zu ersetzen braucht, als wenn kein Interesse declarirt wäre (die Bahn hätte ohne Declaration bei Schadensnachweis eventuell die ganze Fracht, wenn die Ueberschreitung jedoch weniger als 24 Stunden beträgt, die halbe Fracht, hingegen bei Declaration eines geringeren Betrages nur diesen zu bezahlen).

In der Praxis sind daher Declarationen, deren Betrag geringer ist als die halbe Fracht, hintanzuhalten bezw. unberücksichtigt zu lassen, so daß durch Interessedeclaration nach deutschem Frachtrecht thatsächlich nur eine Steigerung des ohne Interessedeclaration eintretenden normalen Ersatzes gesichert werden kann.

Ganz anders sind die Wirkungen der Declaration des Interesses an der Lieferung auf den Ersatz für Lieferfristüberschreitung gemäß Art. 40.

Durch diese Declaration wird zunächst eine Steigerung recte Verdoppelung des ohne Schadensnachweis zu leistenden Ersatzes herbeigeführt.

Für diese bereits im Entwurfe der deutschen Commissarien

enthaltene Neuerung können wir einen zureichenden Grund nicht entdecken.

Wenn wir auch zugeben müssen, daß es meist schwerer ist, einen genauen Nachweis des durch Lieferfristüberschreitung, als des durch Verlust oder Beschädigung herbeigeführten Schadens zu erbringen, müssen wir doch die Steigerung des Ersatzes für unerwiesene Schäden als bedenklich erklären und auf die Möglichkeit hinweisen, daß sie namentlich zu Zeiten des regelmäßig stärkeren Verkehrs zum Gegenstande der Speculation gemacht werden könnte.

Die Scala der durch die Declaration bewirkten Steigerung recte Verdoppelung der Ersätze ist dem Texte zu entnehmen.

Beträgt die Dauer der Ueberschreitung der Lieferfrist mehr als 4/10 derselben, so ist die ganze Fracht zu ersetzen.

Es giebt folglich für den zu declarirenden Betrag nach intl. Uebk. nur ein Minimum das ist 1/10 der Fracht, da dieses auch ohne Declaration bei der geringsten Lieferfristüberschreitung den normalen Ersatz bildet.

2/10 der Fracht könnten aber schon deshalb declarirt werden, weil durch diese Declaration die Steigerung bezw. Verdoppelung des geringsten normalen Ersatzes ohne Schadensnachweis gesichert würde.

Sind nun aber nur 2/10 der Fracht als Summe des Interesses an der Lieferung declarirt, so kann auch bei weitgehender Lieferfristüberschreitung — Arglist und grobes Verschulden seitens der Bahn ausgenommen — nie mehr als dieser declarirte Betrag beansprucht werden, weil der Schlußsatz des Art. 40 ausdrücklich sagt, daß die Vergütung (für Lieferfristüberschreitung), gleichviel, ob der Schadensnachweis erbracht wird oder nicht, den declarirten Betrag des Interesses nicht übersteigen darf.

Wer sich also in unserem Beispiel für die geringste Lieferfristüberschreitung statt 1/10 der Fracht, sagen wir 10 fl., das Doppelte, also 20 fl., sichern wollte, muß sich bei einer Ueberschreitung der Lieferfrist um 5/10 derselben, in welchem Falle er

ohne Declaration 50 fl. beanspruchen könnte, mit 20 fl. begnügen. Ja, er kann sogar bei Schadensnachweis nicht mehr fordern.

Die Bestimmung ist eine notwendige, aber unbillige Consequenz der unbegründeten Steigerung des Ersatzes für unerwiesenen Schaden durch Declaration des Interesses an der Lieferung.

In den Protokollen finden wir keine Handhabe zur Lösung des Widerspruchs, oder Beseitigung der Unbilligkeit.

Unseres Erachtens wird es Sache der Praxis sein, bis zur Aenderung des Art. 40 einen den beiderseitigen Interessen entsprechenden Ausweg zu finden.

Wir kommen nun zu dem zweiten Falle, daß bei Declaration des Interesses an der Lieferung ein Schadensnachweis erfolgt. Hier gilt wohl der gleiche Grundsatz wie im deutschen Frachtrecht, daß jeder erwiesene Schaden ohne Rücksicht auf die Dauer der Lieferfristüberschreitung bis zur Höhe des declarirten Betrages zu ersetzen ist.

Da die Bahn jedoch bei Schadensnachweisung schon im normalen Falle (also ohne Interessedeclaration) bis zur Höhe der ganzen Fracht haftet, so gewinnt die Declaration des Interesses an der Lieferung für den Ersatz eines erwiesenen Schadens nur dann eine Bedeutung, wenn der declarirte Betrag größer ist, als die ganze Fracht. Andernfalls wäre der Forderungsberechtigte durch die Declaration schlechter gestellt.

Nach deutschem Frachtrecht kann dies, wie wir oben ausgeführt haben, nicht vorkommen, wohl aber nach intl. Uebk., weil eben im Art. 40 auch die Steigerung eines unerwiesenen Schadens vorgesehen ist, und somit die Declaration eines geringeren Betrages, als der der ganzen Fracht, welche dem Reclamanten bei Schadensnachweis zum Nachtheil gereicht, ohne Schadensnachweis einen höheren als den normalen Ersatz sichert.

Gegen den Vorwurf der Unbilligkeit dieser Bestimmungen könnte man vielleicht einwenden, daß Derjenige, der ein Interesse an der Lieferung declarirt, also die Höhe des befürchteten und

daher unbedingt zu sichernden Schadens bezeichnet, gerechter Weise einen höheren Ersatz nicht beanspruchen kann, der eingestandener Maßen einer ungerechtfertigten Bereicherung gleichkäme.

Hierauf ist einfach zu entgegnen, daß in diesem Sinne eine ungerechtfertigte Bereicherung, die keinem wirklichen Schaden entspricht, kraft Art. 40 Jedermann ohne Declaration eines Interesses an der Lieferung zusteht, daß man also Denjenigen, der eine Declarationsprämie zahlt, doch nicht strenger beurtheilen darf. Ueberdies können aber durch die Lieferfristüberschreitung Schädigungen entstehen, an welche der Declarant des Interesses an der Lieferung bei der Declaration gar nicht dachte oder denken konnte. Ist es also billig, daß ihm in Folge seiner Declaration dieser wirkliche Schaden nicht vergütet wird, obwohl dies ohne Declaration geschehen müßte? Gewiß nicht.

Wir stehen eben vor den Consequenzen eines verfehlten Principes der Steigerung des unerwiesenen Schadens, welches aber gerade für das Publikum etwas Verlockendes haben dürfte, weil es sehr bequem ist, sich den oft mißlichen Schadensnachweis zu ersparen.

Man könnte sich aber vielleicht auch mit diesem neuen Princip versöhnen, wenn der Declaration des Interesses an der Lieferung in Bezug auf die Haftung für Lieferfristüberschreitung der gleiche Charakter belassen worden wäre, wie bezüglich der Haftung für Verlust und Beschädigung. Leider ist auch das nicht geschehen, und wir gelangen nun zu dem Schlimmsten, der Zwitterbildung der Declaration des Interesses an der Lieferung.

Der Begriff und die rechtliche Wirkung dieser Declaration in Bezug auf den Ersatz für Verlust und Beschädigung hat uns oben bei Art. 38 keine Schwierigkeiten ergeben; begrifflich hat sich, um es kurz zu wiederholen, diese Declaration dort als *das Maß des den normalen Ersatz übersteigenden Mehrersatzes* ergeben.

Es erscheint somit geradezu als Postulat der Logik, daß dieselbe Declaration, bei der Haftung für Lieferfristüberschreitung

wiederkehrend, auch hier das Maß des den normalen Ersatz übersteigenden Mehrersatzes bilde.

Trotzdem ist dies nicht der Fall.

Art. 40 läßt keine andere Deutung zu, als daß die Declaration des Interesses an der Lieferung in Bezug auf den Ersatz für Lieferfristüberschreitung das Maß des gesammten Ersatzes darstellt, daß somit die declarirte Summe nicht ein den normalen Ersatz übersteigendes Plus, sondern gleichwie bei der deutschen Interessedeclaration den Gesammtersatzbetrag angiebt, also auch den normalen Ersatz in sich faßt.

In dieser inconsequenten, gänzlich unbegründeten Aenderung des Charakters der Declaration des Interesses an der Lieferung im Art. 40 gegenüber dem Art. 38 liegt die Quelle der oben geschilderten Ungerechtigkeit bei der Steigerung des normalen Ersatzes ohne Schadensnachweis.

Würde die declarirte Summe auch hier nur für das den normalen Ersatz übersteigende Plus maßgebend sein, dann bekäme die zweite Hälfte des Art. 40 den Sinn, daß bei Declaration des Interesses zu vergüten sei:

1. ohne Schadensnachweis: außer der einfachen normalen Frachtquote noch ein Plus im gleichen Ausmaße, event. jedoch nur bis zur Höhe des declarirten Betrages;

2. bei Schadensnachweis: außer dem normalen Ersatz der ganzen Fracht ein Plus bis zur Höhe des declarirten Betrages.

Das hätte einen guten Sinn, und würde es, wie im deutschen Frachtrecht, unmöglich machen, daß die Partei bei Declaration des Interesses an der Lieferung schlechter gestellt wird, als ohne Declaration.

Es ist jedoch ganz unmöglich, diese consequenten und billigen Bestimmungen in Art. 40 hinein- oder aus demselben herauszuinterpretiren.

Wir müssen im Gegentheil nochmals betonen, daß der durch Declaration des Interesses an der Lieferung bezeichnete Betrag nach Art. 40 nicht ein Plus über den normalen Ersatz, sondern den Gesammtmaximalersatz angiebt.

Dieser Umstand läßt denn auch die Maximal-Prämie für die Declaration des Interesses an der Lieferung besonders hoch erscheinen, da hier die bei Art. 38 geltend gemachten Gründe für die höheren Prämien eines Mehrersatzes wegfallen.

Man möchte sich füglich fragen, ist denn auch wirklich im Art. 40 dieselbe Institution, wie im Art. 38, als Declaration des Interesses an der Lieferung gemeint? und dieser Frage einen Schein von Berechtigung damit geben, daß im al. 3 und 4 des Art. 40 nur die Worte „Declaration des Interesses" und nicht „Declaration des Interesses an der Lieferung" gebraucht sind.

Es giebt aber nur die eine bestimmte Antwort: Die Declaration des Art. 40 ist dieselbe wie die des Art. 38.

Der Wegfall der Worte „an der Lieferung" nach „Declaration des Interesses" in al. 3 und 4 des Art. 40 ist willkürlich und unbegründet, ein weiteres Versehen der Redactionscommission. Im Entwurfe vom Jahre 1881 finden sich noch die weggefallenen Worte, und im definitiven französischen Text ist in al. 3 des Art. 40 derselbe Ausdruck wie im Art. 38 „Declaration d'intérêt à la livraison" gebraucht; ferner sind in Art. 6 bei lit. f: „die Angabe des declarirten Interesses an der Lieferung" in der Klammer die Art. 38 und 40 bezogen, endlich fehlt sowohl im intl. Uebk., als in den Protokollen jedweder Anhaltspunkt zur Construction einer besonderen „Declaration des Interesses" (was für eines?).

Diese verstümmelte „Declaration des Interesses" der al. 3 und 4 des Art. 40 ist und bleibt die Declaration des Interesses an der Lieferung des Art. 38 bezw. § 9 der Ausf.Bst. Nominell ist sie dieselbe, materiell aber, wie wir gesehen haben, eine andere.

Diese Zwitterbildung führt aber zu den ungeheuerlichsten Consequenzen bei der so nahe liegenden und dennoch seitens der Redactoren zum größten Nachtheile des intl. Uebk. unberücksichtigten Frage über das Zusammentreffen der Haftung aus Art. 38 und 40.

Ehe wir dieser Frage näher treten, müssen wir auf das wichtige, bis hierher aufgesparte Thema des Zusammentreffens

von Verlust oder Beschädigung mit Lieferfristüberschreitung einen Blick werfen.

Alle einschlägigen Fragen sind in der Literatur des deutschen Frachtrechtes eingehend erörtert.

Bereits bei der Definirung der Lieferfristüberschreitung (Art. 39 und 40) wurde die begriffliche Unmöglichkeit eines Zusammentreffens von Verlust und Lieferfristüberschreitung erwiesen. Diese begriffliche Unmöglichkeit des Zusammentreffens bezieht sich auf Verlust im Sinne von nicht erfolgter Ablieferung und läßt sich für die Ersatzfrage in der Weise formuliren:

Wer für gänzlichen Verlust, d. i. nicht erfolgte Ablieferung des Gutes Ersatz fordert, kann nicht außerdem aus dem Titel der Lieferfristüberschreitung (Art. 39 und 40) Ersatz beanspruchen.

Unter Verlust im Sinne des Art. 34 ist jedoch, wie im deutschen Frachtrecht, auch die gänzliche Entwerthung des Gutes zu verstehen, und bei dieser Art des „Verlustes", der nicht das Gut, sondern den Werth betrifft, kann es vorkommen, daß sich bei der verspäteten Ablieferung des vorhandenen Gutes, dessen Werthverlust, somit Verlust im Sinne des Art. 34 herausstellt, ja es kann sogar der Verlust, d. i. Werthverlust, gerade in Folge der Lieferfristüberschreitung entstanden sein.

Beispielsweise kommt eine Eilgutsendung frischer Blumen oder Fische ꝛc., welche bei Einhaltung der Lieferfrist, wie sich durch Sachverständige nachweisen läßt, einen bestimmten, vielleicht großen Werth gehabt hätte, in Folge der Lieferfristüberschreitung ganz werthlos an.

Auch in diesem Falle des Zusammentreffens von Werthverlust und Lieferfristüberschreitung ist eine Cumulirung der Ersatzforderung aus Art. 34 und 40 an sich nicht möglich, der Reclamant hat jedoch die Wahl, wegen Verlust oder wegen Lieferfristüberschreitung zu klagen. Im letzteren Falle kann er den Verlust, d. i. den Werthverlust des Gutes oder die Schäden, die ihm durch die Lieferfristüberschreitung erwachsen sind, geltend machen.

Da jedoch nach intl. Uebk. ohne Declaration des Interesses an der Lieferung für Verlust der gewisse ganze Handelswerth ersetzt wird, überdies Fracht und Kosten in allen Fällen erspart bleiben, für Lieferfristüberschreitung hingegen selbst bei Schadensnachweis in maximo nur die ganze Fracht vergütet wird, die nebst den Kosten auch bei verspäteter Ablieferung seitens des Forderungsberechtigten bezahlt werden muß, so wird sich wohl Jeder hüten, in dem durch unser Beispiel illustrirten Falle auf Grund der Art. 39 und 40 zu klagen, sondern immer nur Verlust geltend machen, zumal sich die Bahn bei Klagen wegen Lieferfristüberschreitung event. durch den Beweis der Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers von der Haftung befreien kann, so daß der Reclamant mit seiner ganzen Forderung durchfällt.

Die für das deutsche Frachtrecht interessante Frage über den Einfluß der Werth- bezw. Interesse-Declaration beim Zusammentreffen von Werthverlust mit Lieferfristüberschreitung entfällt für das intl. Uebk., das nur *eine* Declaration kennt.

Durch dieselbe wird künftig das möglich, was nach deutschem Frachtrecht bisher unmöglich ist, sich für den Fall des Verlustes außer dem Ersatz des Handelswerthes jeden weiteren erweislichen Schaden, somit auch den Schaden zu sichern, der aus der Lieferfrist*versäumniß* im vollsten Sinne des Wortes, d. h. aus der Thatsache der ohne Ablieferung verstrichenen Lieferfrist entstanden ist.

Nur wird dieser Schaden aus dem Titel des Verlustes gemäß Art. 38 und nicht aus dem Titel der Lieferfristüberschreitung Art. 39 und 40 zu ersetzen sein.

Darin liegt eben eine der wesentlichen Neuerungen des intl. Uebk. rücksichtlich des Ersatzes für *Verlust*.

Was das Zusammentreffen von Minderung oder Beschädigung mit Lieferfristüberschreitung betrifft, so ist dasselbe, wie nach deutschem Frachtrechte, ohne weiters möglich, da Minderung und Beschädigung des Gutes dessen Ablieferung, daher auch

event. die verspätete Ablieferung nicht behindern. Es können somit Ansprüche wegen Minderung und Beschädigung mit Ansprüchen wegen Lieferfristüberschreitung cumulirt werden.

Für jeden dieser Ansprüche gelten die einschlägigen Bestimmungen über den Grad und Umfang der Haftung.

Es ist auch möglich, daß Minderung oder Beschädigung des Gutes in Folge der Lieferfristüberschreitung entstehen, wenn etwa in unserem früheren Beispiele die frischen Blumen oder Fische durch die Verspätung nicht ganz, aber zum Theile entwerthet sind.

Selbstverständlich kann aber der Ersatz für die Minderung oder Beschädigung in diesem Falle doch nur einmal gefordert werden, die Wahl des Rechtstitels bleibt dem Reclamanten überlassen. Ohne Declaration des Interesses wird er immer besser fahren, wenn er den Ersatz für Minderung oder Beschädigung als solchen geltend macht und nebenbei aus dem Titel der Lieferfrist, wenn er keinen weitern Schaden erleidet, den aliquoten Theil der Fracht, event. wenn er einen weiteren Schaden als den der Minderung oder Beschädigung geltend machen kann, entsprechenden Ersatz, in maximo — die ganze Fracht fordert.

Und nun kehren wir zu unserer letzten Hauptfrage zurück.

Welchen Einfluß hat die Declaration des Interesses an der Lieferung auf die Ersätze bei Zusammentreffen von Minderung oder Beschädigung des Gutes, Art. 38, mit verspäteter Ablieferung, Art. 40?

Wir haben bisher die Declaration des Interesses an der Lieferung nur vom Gesichtspunkte des Ersatzes für Verlust und Beschädigung nach Art. 38 oder vom Gesichtspunkte des Ersatzes für Lieferfristüberschreitung nach Art. 40 betrachtet und gesehen, daß sie dort das Maß eines Mehrersatzes, hier das Maß des Gesammtersatzes bildet.

Da im Frachtbrief jedoch nur ein Betrag declarirt wird, frägt es sich zunächst, ob, event. in welcher Weise dieser Betrag als für den einen oder andern Ersatz in Betracht kommend zu

theilen ist, oder ob der ganze declarirte Betrag einmal als Maß des einen, das anderemal als Maß des anderen Ersatzes, bei Cumulirung der Ersätze also zweimal als Grundlage der Entschädigung anzunehmen sei.

Da für eine Theilung der declarirten Summe gar kein Anhaltspunkt zu finden ist, hingegen sowohl im Art. 38 als im Art. 40 jedesmal auf die declarirte Summe des Interesses an der Lieferung hingewiesen wird, ergiebt sich mit logischer Nothwendigkeit der Schluß, daß die declarirte Summe bei Zusammentreffen der Voraussetzung der Art. 38 und 40, zweimal als Maximum für die Ersätze zu dienen hat.

Durch diese Thatsache werden die Befürchtungen bezw. Erwartungen, die sich an die Höhe des Frachtzuschlages (der Declarationsprämie) knüpfen, wieder herabgesetzt.

Für eine Versicherung erscheint die Prämie hoch, für zwei Versicherungen auf die Hälfte reducirt, nicht mehr außergewöhnlich. Würde die declarirte Summe auch bei der Lieferfristüberschreitung ebenso wie bei Beschädigung und Minderung nur Plusersätze betreffen, und die Haftung aus beiden Rechtstiteln stets zusammenfallen, so könnten die Bahnen sogar behaupten, daß die Maximal-Prämie fast zu niedrig sei, denn sie würde in concreto nicht 5‰, sondern 2,5‰ pr. 200 km der declarirten Summe, die je zweimal in Ansatz zu bringen ist, betragen.

Da jedoch die declarirte Summe in Bezug auf Lieferfristüberschreitung auch den normalen Ersatz in sich faßt, daher, event. wenn von namhafter Bedeutung, den Betrag der ganzen Fracht übersteigen muß, erhöht sich die Prämie zu Gunsten der Bahn. Es ist auch nicht diese, sondern das Publikum, das unter der Zwitterbildung der Declaration des Interesses an der Lieferung bezw. des declarirten Betrages am meisten leiden wird.

Und nun wollen wir an einem Beispiel klar machen, um was es sich schließlich handelt.

Eine Sendung italienischer Bauornamente, deren Werth hier nebensächlich, soll von Italien nach Rußland, also auf eine

sehr weite Strecke, befördert werden. Die Gesammtfracht nehmen wir mit 1000 Lire an. Da im Falle der Beschädigung dieser Sendung die Reparatur nur durch italienische Arbeiter möglich ist, die Reparaturkosten also den Minderwerth des Gutes stark übersteigen würden, will der Bauunternehmer die Reparaturkosten pr. 500 Lire versichern und declarirt daher 500 Lire als Interesse an der Lieferung gegen eine Prämie von ca. 15 Lire, da er einen weitern Schaden nicht im Auge hat. Mit der bei so weitem Transporte möglichen Lieferfristüberschreitung hat er schon gerechnet und bringt deshalb das Gut zu einer Zeit zur Aufgabe, daß es selbst bei Verdoppelung der Lieferfrist noch rechtzeitig ankäme. Bei einer von ihm fast für unmöglich erachteten längern Verspätung würde er freilich 1000 Lire Conventionalstrafe an den Bauherrn zahlen müssen. Er ist kein gründlicher Kenner des intl. Uebk. und denkt sich, daß er ja gemäß Art. 40 auch ohne Declaration des Interesses bei Schadensnachweisung die ganze Fracht, also 1000 Lire, reclamiren und sich somit für die Conventionalstrafe decken könne.

Die Sendung wird nun unterwegs in einer durch die Bahn zu vertretenden Weise beschädigt, und die Lieferfrist um mehr als die ganze Dauer derselben überschritten, jedoch ohne daß Arglist oder grobes Verschulden der Bahn zu erweisen wäre.

Unser Bauunternehmer fordert nun aus dem Titel der Beschädigung den Minderwerth der Sendung nebst 500 Lire Reparaturkosten, aus dem Titel der Lieferfristüberschreitung unter Hinweis auf Art. 40 al. 2 den erwiesenen Schaden der verfallenen Conventionalstrafe pr. 1000 Lire.

Die Bahn liquidirt den Minderwerth und 500 Lire Reparaturkosten, als Ersatz für die Beschädigung, jedoch nur 500 Lire, als Ersatz für die Lieferfristüberschreitung unter Hinweis auf das hier anzuwendende Schlußalinea des Art. 40, in Summa also Werthminderung + 1000 Lire.

Kein Richter der Welt kann die Bahn auf Grund des intl. Uebk. zu mehr verurtheilen. Die Bahn hat Recht, und doch bedarf die krasse Ungerechtigkeit keines Commentars.

Hätte unser Bauunternehmer bei der Aufgabe gar kein Interesse declarirt, so hätte er zwar die 500 Lire Reparaturkosten außer dem Minderwerth nicht erhalten, dagegen 1000 Lire für die Lieferfristüberschreitung, also auch Minderwerth und 1000 Lire, dabei aber 15 Lire Prämie erspart.

Die Bahn hätte den gleichen Ersatz geleistet, ohne 15 Lire Prämie zu profitiren.

Um sich vollständig zu decken, hätte unser Unternehmer 1000 Lire declariren, also 30 Lire Prämie zahlen müssen, und dies nur wegen der 500 Lire Reparaturkosten, die er ohne Declaration nicht erhalten hätte.

Aendern wir in unserm Beispiel die Conventionalstrafe, die der Unternehmer selbst erleidet, auf 1500 Lire, so ist es klar, daß er nach Art. 40 von vornherein 1500 Lire declariren mußte, um sich allseits zu decken. Wir wollen aber das Unrecht dieser Nothwendigkeit ziffermäßig darstellen.

Zur Sicherung der den normalen Ersatz für Beschädigung übersteigenden Reparaturkosten wird die Declaration dieses Plus pr. 500 Lire Prämie 5‰ pr. 200 km, also 15 Lire genügen. Zur Sicherstellung der den normalen Ersatz der ganzen Fracht von 1000 Lire übersteigenden 500 Lire genügt die Declaration von 500 Lire nicht, er muß auch den normalen Ersatz, also in Summa 1500 Lire declariren und hierfür 45 Lire Prämie zahlen.

Da ihm aber auch ohne Declaration 1000 Lire, d. i. die ganze Fracht, vergütet würde, zahlt er für den weiteren Ersatz der 500 Lire de facto nicht 5‰, sondern 15‰ — eine horrende Prämie.

Das Endergebniß, zu dem wir gelangen, ist folgendes:

Die Doppelnatur der Declaration des Interesses an der Lieferung des intl. Uebk. zwingt jeden, der nur den Ersatz für Minderung und Beschädigung declariren will, mindestens den Betrag der ganzen Fracht zu declariren, wenn er sich nicht den normalen Ersatz für Lieferfristüberschreitung kürzen will, und er thut dies in demselben Verhältniß, als die declarirte Summe geringer ist als die Fracht.

Mit einem Wort, Art. 40 verdirbt, was Art. 38 gutmachen wollte.

Die Declaration des Interesses an der Lieferung dürfte bis zu der dringend nöthigen Umgestaltung in jeder Beziehung die Quelle von Streit und Processen, einen Tummelplatz für Controversen in Theorie und Praxis bilden.

Die einseitige Kulanz der Bahnen kann mit Rücksicht auf die Zwangsgemeinschaft und den Rückgriff gegen vielleicht minder coulante Bahnen wenig helfen. Eine Institution, welche an sich bei consequenter Behandlung geeignet gewesen wäre, den Bahnen des deutschen Rechtsgebietes wenigstens einige Compensation für die neuen Mehrlasten zu gewähren, wird diesen Effect kaum erzielen, vielmehr indirect den Assecuranzgesellschaften zum Vortheil gereichen, denen sich das Publikum unter gänzlichem Verzicht auf die Declaration des Interesses an der Lieferung bezüglich der Versicherung der Güter zuwenden wird, wenn es den Bahnen nicht gelingt, durch geeinigtes Vorgehen im wohlverstandenen eigenen Interesse einen Ausweg zu finden, der auch das Interesse des Publikums berücksichtigt. Das geeignete Mittel wäre vielleicht eine entsprechende Anpassung der Declarationsprämie, mit welcher Anregung wir dieses nur zu lange und unbefriedigende Capitel beschließen.

9. Allgemeine Bestimmungen bezüglich der Güterhaftung.

Uebk. Art. 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6% Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem

HGB. Art. 395.

al. 2.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben ist.

Art. 396.

al. 5.

Wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

Art. 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transporte ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Declaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheits-Vorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 427.

al. 2.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden.

BR.

(§ 48 C letzter Satz s. bei Art. 7.)
(§ 67 P. 7 s. bei Art. 31 u. 32.)

§ 68.

Geldwerth der Haftung.

Schlußalinea.

[2] Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

(§ 70 al. 3 letzter Satz s. bei Art. 39 u. 40.)

Es ist geradezu wohlthuend, sich nach dem verwickelten und unerfreulichen Inhalt der Art. 38, 39 und 40 den einfachen und praktischen Bestimmungen der Art. 41, 42 und 43 zuzuwenden, welche sich auf alle Fälle der Haftung, also sowohl für Verlust, Minderung und Beschädigung, als auch für Lieferfristüberschreitung beziehen.

Der im Art. 41 ausgesprochene allgemeine Grundsatz, daß für jeden Schaden, der durch Arglist oder grobes Verschulden der Eisenbahn entstanden ist, stets der volle Schaden zu ersetzen sei, findet sich in ähnlicher Weise bei den einzelnen Haftungsfällen im deutschen Frachtrecht. Letzteres läßt die Verpflichtung zum Ersatz des vollen Schadens aber nur bei „böslicher Handlungsweise“ eintreten. Diese „bösliche Handlungsweise“ ist eine Specialität des deutschen Frachtrechtes, welche keinem der sonst üblichen Rechtsbegriffe entspricht und daher nicht unbestritten ist. Nur so viel steht fest, daß sich die „bösliche Handlungs-

weise" nicht auf Arglist (dolus) beschränkt, sondern auch auf gewisse Fälle der groben Fahrlässigkeit (culpa lata) erstreckt, insbesondere auf die sogenannte luxuria, d. i. die sich der Gefahr bewußte culpa lata.

Das intl. Uebk. hat die bösliche Handlungsweise über Bord geworfen und an deren Stelle die allgemein bekannten Rechtsbegriffe des dolus und der culpa lata gesetzt. Für die Bahnen des deutschen Rechtsgebietes tritt hiedurch eine Steigerung der vollen Verantwortung ein, da sie diese nach Art. 41 auch in solchen Fällen der culpa lata treffen wird, welche nicht unter die „bösliche Handlungsweise" fallen.

Da aber über das Vorhandensein der culpa lata sowie über das der böslichen Handlungsweise in concreto schließlich das Ermessen des Richters entscheidet, so ist kaum anzunehmen, daß die Bahnen für viel mehr voll zu haften haben werden, als bisher.

Das Opfer der Bahnen steht hier keinesfalls im Verhältniß zu dem Vortheil, welchen klare Rechtsbegriffe gerade für ein internationales Gesetz gewähren.

Die Begriffe „voller Schaden", „Arglist" und „grobe Fahrlässigkeit" müssen als bekannt vorausgesetzt werden.

Das intl. Uebk., in seiner Ausdrucksweise nicht consequent, drückt die Pflicht zum Schadensersatze verschieden aus, und zwar „der Schaden ist zu ersetzen" Art. 34, „die Bahn hat zu ersetzen" Art. 37, „dem Berechtigten kann zugesprochen werden" Art. 38, „es können beansprucht werden" Art. 40 und endlich im Art. 41 „kann gefordert werden". Der Sinn ist aber immer derselbe, daß die Bahn zur Leistung des Ersatzes verpflichtet, die Partei zur Forderung berechtigt ist.

Die Pflicht bezw. das Recht der Vergütung des vollen Schadens besteht in allen Fällen, wenn Arglist oder grobe Fahrlässigkeit seitens der Bahn den Schaden herbeigeführt haben.

Die Worte „in allen Fällen" wollen zunächst soviel bedeuten, als ein Hinweis auf die Art. 34, 35, 37, 38, 39 und

40, d. h. voller Ersatz tritt da ein, wo sonst kraft Uebk. bloß ein normaler, beschränkter oder bis zum declarirten Maximum gesteigerter Ersatz stattgefunden hätte.

Die im Entwurfe vom Jahre 1881 noch enthaltene Bezugnahme auf die citirten Artikel in Parenthese nach den Worten „in allen Fällen" wurden bei der dritten Conferenz ohne ausdrückliche Motivirung gestrichen, dadurch gewinnt Art. 41 aber die weitere Bedeutung, daß die Bahn überhaupt für jeden denkbaren Schaden, der durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit ihrerseits entstanden ist, vollen Ersatz zu leisten hat, auch dann, wenn er nicht mit Verlust, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung im Zusammenhange steht, also z. B. bei Schaden wegen Uebergehung in der Reihenfolge der Güteraufnahme (Art. 5) oder wegen Befolgung einer Disposition ohne Vorweisung des Duplicatfrachtbriefes (Art. 15) 2c.

Man war aber wieder nicht consequent genug, dem Art. eine andere Stellung zu geben, die ihn als nicht bloß für die Entschädigung wegen Verlusts, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung geltend kennzeichnet.

Und dies wäre um so nöthiger gewesen, als Art. 41 die vielen Landesgesetze abändert, die nicht die gleichen Folgen an jede grobe Fahrlässigkeit knüpfen.

In der Praxis dürfte Art. 41 deshalb mit Rücksicht auf seine Stellung doch nur auf die Güterhaftung Anwendung finden.

Daß auch Arglist und grobe Fahrlässigkeit ihrer Leute (Art. 39) die Eisenbahn zum vollen Schadensersatze verpflichten, wurde als selbstverständlich im Art. 41 nicht besonders erwähnt.

Art. 42 begründet die Verpflichtung zur Verzinsung des Betrages, der bei Verzögerung der Zahlung in concreto zu leistenden Entschädigung vom Tage der Reclamationserhebung an mit 6%.

Art. 42 enthält damit an und für sich nichts Neues, nur ist die Zinsenfrage im eigentlichen deutschen Eisenbahnfrachtrecht nicht besonders geregelt, allein durch Art. 288 bezw. 287 HGB. gilt dasselbe, was im Art. 41 für Entschädigungsforderungen

aus dem intl. Uebk. besonders normirt ist, nämlich der Anspruch auf 6% Zinsen vom Tage der Mahnung.

Nur Kaufleute untereinander können nach Art. 289 HGB. Zinsen vom Tage der Fälligkeit der Forderung berechnen.

In der Praxis, namentlich im außergerichtlichen Reclamationsverfahren wird die Verzinsung des Ersatzbetrages vom Tage der Mahnung an nicht gefordert, in der Regel auch dann nicht, wenn es sich um höhere Beträge handelt.

Unseres Erachtens trägt hierzu doch wohl der Umstand viel bei, daß die Zinsenfrage im BR. nicht besonders erwähnt ist. Da Rechtskenntnisse nicht die stärkste Seite der Geschäftswelt bilden, was namentlich dem praktischen Eisenbahnjuristen sattsam bekannt ist, so werden die Zinsen nicht aus Wohlwollen gegen die Bahn, sondern aus Rechtsunkenntniß nicht reclamirt.

Und doch würde die Zinsenforderung das bewirken, was namentlich in einzelnen Ländern soviel zu wünschen übrig läßt, die Schnelligkeit der Reclamationserledigung.

In diesem Sinne hat die Geschäftswelt alle Ursache, den Art. 42 freudig zu begrüßen, durch welchen sie auf ihr gutes Recht aufmerksam gemacht wird.

Den Bahnen hingegen ist dieser Hinweis unwillkommen, da er indirect die Ersatzleistung erhöhen, bezw. den bisherigen Vortheil der Zinsenersparniß vermindern wird.

Die Entwicklungsgeschichte des Art. 42 ist interessanter, als Art. 42 in seiner definitiven Fassung, die ihn fast überflüssig erscheinen läßt. Man wollte nämlich ursprünglich die Verzinsung schon mit dem Ablauf der Lieferfrist bezw. mit dem Zeitpunkt der Ablieferung eintreten lassen und das wäre für die Bahnen eine neue Härte gewesen, so daß sie schließlich noch mit der jetzigen Fassung des Art. 42 zufrieden sein müssen.

Der unseres Erachtens sehr praktische Antrag, daß die Bahn von der Zahlung der Zinsen befreit sein solle, wenn sie den Berechtigten vor Ablauf eines Monats nach Anbringung der Reclamation entschädigt, fand keine Zustimmung. Und doch wäre es nur billig gewesen, die Bahnen namentlich mit Rück-

sicht auf die Zwangsgemeinschaft günstiger zu stellen, als einen Privaten.

Die Bahnen können bei bestem Willen die Reclamation nicht sofort erledigen, denn ganz abgesehen von der unvermeidlichen Schwerfälligkeit des Geschäftsganges eines jeden so großen Organismus muß namentlich bei hohen Ersatzforderungen die regreßpflichtige Bahn gefragt werden, die meistens nicht die belangte ist.

Die Erledigung einer namhaften Reclamation, betreffs eines intl. Transportes im Laufe eines Monates, muß gerechter Weise als eine äußerst schnelle bezeichnet werden. Der Gerechtigkeit hätte ein Entgegenkommen nach beiden Seiten entsprochen.

Die Praxis wird es lehren, ob bezw. wieweit Art. 42 den status quo zu Ungunsten der Bahn ändern wird. Ein Muster präciser Ausdrucksweise ist auch dieser Art. nicht.

Zum Glück ist es selbst jedem Laien klar, daß Verzugszinsen nur gefordert werden können, wenn nicht sofort nach der Mahnung gezahlt wurde, also Verzögerung in der Zahlung vorliegt, und daß sie nur für die Zeit von der Mahnung bis zur Zahlung zu berechnen sind.

Aus Art. 42 könnte man es freilich nicht errathen. Vergleiche dagegen z. B. § 1333 und 1334 a. b. GB.

Während die Art. 41 und 42 dem Interesse des Publikums dienen, gewährt Art. 43 den Bahnen einen besonderen Rechtsschutz.

Auch Art. 43 enthält nichts absolut Neues. Die im Text angeführten deutschrechtlichen Bestimmungen enthalten Aehnliches und wird der Inhalt des Art. 43 auch für das deutsche Frachtrecht als selbstverständlich behauptet. Die Begründung ist einleuchtend.

Für die vom Transport nach intl. Uebk. ausgeschlossenen resp. nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände (Art. 2 u. 3) besteht die Transportpflicht nicht resp. nur insoweit, als die vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender eingehalten werden.

Wenn nun solche Güter seitens des Absenders unrichtig oder ungenau declarirt bezw. die Sicherheitsvorschriften, für deren Beachtung der Absender verantwortlich ist, außer Acht gelassen wurden, und zwar in einer Weise, daß die Bahn die wahre Natur der Güter nicht erkennen mußte, so kann durch die Uebernahme solcher Güter zur Beförderung juristisch ein rechtsgiltiger Frachtvertrag deshalb nicht zu Stande kommen, weil der zu jedem Vertrag erforderliche Vertragswillen auf Seiten der Bahn in solchen Fällen nicht vorhanden ist.

Es ist daher nur eine logische Consequenz, daß durch einen solchen Transport, der auf keinem Frachtvertrag beruht, nicht die Haftung begründet werden kann, welche für Transporte auf Grund rechtsgiltiger Frachtverträge besteht.

Dies und nichts anderes ist im Art. 43 enthalten. Unter den erörterten Voraussetzungen ist jede Haftpflicht auf Grund eines Frachtvertrages ausgeschlossen.

Die Worte „auf Grund des Frachtvertrages" sind insofern nicht zutreffend, als sie zu dem Mißverständniß führen könnten, es sei die Haftpflicht der Bahnen aus dem concreten Frachtvertrag ausgeschlossen, der doch in Wirklichkeit nicht besteht,

Die Worte „Haftpflicht der Bahnen auf Grund des Frachtvertrages" bezeichnen einen eigenen Begriff, der sich zutreffender durch die Worte „Haftpflicht der Bahnen auf Grund eines Frachtvertrages" ausdrücken ließe.

Also nicht jede Haftpflicht, nur die Haftpflicht auf Grund eines Frachtvertrages nach intl. Uebk., also speciell der Art. 29 bis 42 ist unter den gegebenen Voraussetzungen ausgeschlossen.

Ob und inwieweit die Bahn auch für solche Transporte aus anderen Rechtstiteln, z. B. wegen doloser Schadenszufügung, haftbar wird, läßt das intl. Uebk. dahingestellt. Es ist eventuell Sache der in Betracht kommenden Landesgesetze, diese Frage zu entscheiden.

Die Bahn hat ihrerseits kraft intl. Uebk. Art. 7 bezw. § 3 Ausf.Bst. immer das Recht auf Erhebung der Conventional-

strafen und kann mit dem Gut nach Maßgabe der Landesgesetze verfahren.

Unseres Erachtens scheint es selbstverständlich, daß sich die Bahn auf Art. 43 nicht berufen kann, wenn die unwichtige oder ungenaue Declaration bezw. die Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften mit ihrem Wissen und Willen erfolgte, was immerhin denkbar ist.

Inwieweit in solchen Fällen die Haftungsbestimmungen des intl. Uebk. Anwendung finden, ist wohl eine nur in concreto durch den Richter entscheidbare Frage.

10. Wiederauffinden des in Verlust gerathenen Gutes.

Uebk. Art. 36.

Der Entschädigungs-Berechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hievon seitens der Eisenbahn-Verwaltung sofort benachrichtigt werde.

In diesem Falle kann der Entschädigungs-Berechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versandt- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

Wenn der im ersten Absatze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungs-Berechtigte in der im zweiten Absatze bezeichneten dreißigtägigen Frist das dort vorgesehene

BR. § 64.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

al. 7 u. 8.

[7] Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

[8] Innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundene Gut verfügen.

Die aus der Wiederauffindung eines als verloren behandelten Gutes sich ergebenden Rechtsfragen stehen im engen Zusammenhange mit der Haftung für Verlust Art. 30 bis 35, insbesondere mit Art. 33, demzufolge bei einer Ablieferungsverzögerung über 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist der Ersatz für Verlust des Gutes gefordert werden kann.

Deshalb sind die einschlägigen Bestimmungen über Wiederauffinden des Gutes im intl. Uebk. im Art. 36 im unmittelbaren Anschluß an die Haftungsbestimmungen bei Verlust eingeschaltet. Da jedoch auch Art. 38, dann die Art. 41, 42 und 43 die Haftung bei Verlust betreffen, überdies die Frage der Entschädigung für Lieferfristüberschreitung in Betracht zu ziehen ist, haben wir die Erörterung des Art. 36 an den Schluß des Abschnittes über die Haftung versetzt.

Art. 36 basirt auf den deutschrechtlichen Bestimmungen der al. 7 und 8 des § 64 BR., die jedoch wesentlich modificirt erscheinen.

Im Princip herrscht darin Uebereinstimmung, daß der Entschädigungsberechtigte bei Annahme der Entschädigung für Verlust des Gutes den Vorbehalt machen darf, von der nachträglichen Wiederauffindung des Gutes sofort verständigt zu werden, und daß er innerhalb einer gewissen Frist nach erhaltener diesfälliger Nachricht die kostenfreie Ausfolgung des Gutes gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung verlangen kann.

Im Einzelnen ergeben sich aber folgende Unterschiede:

1. Nach Art. 36 ist der eventuelle Anspruch des Entschädigungsberechtigten auf Verständigung vom Wiederauffinden des Gutes uf den Fall beschränkt, daß das Gut binnen 4 Monaten

nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, während § 64 BR. diese Beschränkung nicht kennt.

Nach Art. 64 BR. muß die Bahn den Entschädigungsberechtigten, welcher die betreffende Benachrichtigung verlangt hat, bei jeder auch noch so späten Wiederauffindung des Gutes verständigen.

Art. 36 hat die Bahnen besser gestellt und ihnen Recherchen und Bemühungen bezüglich längst verschollener und den Parteien bereits ersetzter Güter ersparen wollen.

Art. 36 bildet in dieser Beziehung ein Gegenstück zu Art. 33.

Die Bahn, die 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist für Verlust entschädigen muß, auch wenn das Gut noch existirt, nur nicht zur Stelle ist, soll dafür, wenn sie Entschädigung geleistet hat, aller Verpflichtungen wegen des Gutes gegenüber der Partei ledig sein, wenn das Gut nicht innerhalb 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist aufgefunden wird.

2. Dagegen ist die Frist, innerhalb welcher der Anspruch auf Ausfolgung des wiedergefundenen Gutes nach erhaltener Nachricht geltend gemacht werden kann, im Art. 36 bedeutend länger als im § 64 BR. Sie beträgt 30 statt 8 Tage ohne besondere Begründung und zum Nachtheile der Bahn, die eventuell 30 Tage warten muß, bis sie über das wiedergefundene Gut frei verfügen kann. Auch hierin wird Art. 36 zu einem Gegenstück des Art. 33; durch diesen muß die Partei 30 Tage warten, bis sie Verlust reclamiren kann, durch Art. 36 kann sie die Bahn 30 Tage warten lassen, bis letztere über das Gut verfügen darf. Zahn um Zahn, Aug um Auge.

3. Nach Art. 36 hat der von der Wiederauffindung des Gutes benachrichtigte Entschädigungsberechtigte die Wahl, die Ablieferung am Versandt- oder am Bestimmungsorte in beiden Fällen kostenfrei zu verlangen; daß er das Gut auch am Fundorte beheben kann, ist ebenso selbstverständlich für das intl. Uebk., wie für das deutsche Frachtrecht, obwohl es nirgends gesagt ist. Nach dem Wortlaut des § 64 BR. al. 8

kann der Berechtigte die kostenfreie Ausfolgung nur in der Bestimmungsstation verlangen.

Art. 34 trug in billiger Weise dem Umstande Rechnung, daß wegen Verlusts meist der Absender reclamirt, für den es bei Wiederauffinden des Gutes in der Regel nicht mehr von Werth ist, daß das Gut in die Bestimmungsstation gelange. Der Absender wird gewöhnlich ein größeres Interesse daran haben, wieder selbst in den Besitz des Gutes zu gelangen, also in der Versandtstation.

4. Will der Berechtigte das wiederaufgefundene Gut zurückhaben, so muß er die ihm bezahlte Entschädigung gemäß Art. 34 gänzlich rückerstatten und hat nicht das Recht, den Betrag der Entschädigung für verspätete Ablieferung in Abzug zu bringen, was ihm durch § 64 al. 8 BR. gestattet ist.

Zur Begründung dieser Neuerung finden wir in den Protokollen (I S. 42) Folgendes:

„Nimmt der Adressat das wiederaufgefundene Gut an, so war er schon vorher in den Genuß der dafür geleisteten Entschädigung gekommen, die er nun von rechtswegen mit Zinsen zurückgeben sollte; dafür fällt aber auch die Entschädigung wegen Verspätung fort."

Unseres Erachtens liegt der Grund tiefer, was auch in den Protokollen (I S. 42) freilich nur flüchtig berührt ist. Unseres Erachtens kann bei der Rückgabe eines wiederaufgefundenen, als verloren behandelten Gutes begrifflich von einer Entschädigung für Lieferfristüberschreitung deshalb keine Rede sein, weil die auf Grund besonderer gesetzlicher Bestimmungen (Art. 36 bezw. § 64 al. 7 und 8 BR.) erfolgende Rückgabe des wiederaufgefundenen Gutes juristisch nicht als verspätete Ablieferung im Sinne der einschlägigen Haftungsbestimmungen der Art. 39 und 40 aufzufassen ist.

Die entgegenstehende, nicht motivirte Bestimmung des § 64 al. 8 BR. hat unseres Erachtens wesentlich zur Verwirrung des Begriffes der Lieferfristüberschreitung beigetragen.

Gerade nach deutschem Frachtrecht, das bei Verlust nur

den Werth des Gutes, sonst nichts ersetzt, wäre es vollständig gerechtfertigt, daß bei nachträglicher Rückgabe des als verloren behandelten Gutes die ganze Werthentschädigung an die Bahn rückerstattet werde.

Eine Rückerstattung der Zinsen könnte unseres Erachtens schon deshalb nicht verlangt werden, weil die Entschädigungssumme gewissermaßen das verlorene Gut repräsentirt und daher die Nutzung der Ersatzsumme dem Entschädigungsberechtigten ebenso zukommt, wie ihm die Nutzung des Gutes gebührt hätte.

Wenn daher der Wegfall des gemäß § 64 al. 8 BR. gestatteten Abzuges bei Rückgabe des als verloren behandelten Gutes im Art. 36 von uns als völlig gerechtfertigt anerkannt wird, müssen wir doch von einem bereits angedeuteten andern Gesichtspunkte aus Art. 36 als unbillig bezeichnen.

Es ist unseres Erachtens unberücksichtigt geblieben, daß nach intl. Uebk. für Verlust nicht immer nur der Werth (der gewisse Handels- bezw. gemeine Werth des Gutes nebst Fracht und Kosten) vergütet wird; letzteres ist nur bei dem normalen Ersatz der Fall.

Durch die Declaration des Interesses an der Lieferung kann aber auch der Ersatz jedes erwiesenen w e i t e r e n Schadens beansprucht werden; z. B. auch des Schadens in Folge nicht zur bestimmten Zeit erfolgter Ablieferung, also der Lieferfristversäumniß (nicht zu verwechseln mit Lieferfristüberschreitung, siehe oben bei Art. 39 und 40).

Es ist nun gar nicht einzusehen, warum auch d i e s e r w e i t e r e Ersatz zurückerstattet werden soll, wenn die Partei das wiedergefundene Gut zurücknimmt.

Wieder soll uns ein Beispiel Klarheit geben.

Ein französischer Virtuose sendet seine eigens construirten Musikinstrumente von Paris nach Wien, wo er in einem Concert an dem und dem Tage gegen ein Honorar von 500 fl. mitwirken soll. Da es ihm somit darauf ankommt, daß die Instrumente am bestimmten Tage in unversehrtem Zustande an-

langen, declarirt der Künstler unter Rücksichtnahme auf die Reisekosten pr. 200 fl., im Ganzen 700 fl., als Interesse an der Lieferung, und sichert sich dadurch auch für den Fall des Verlustes der Sendung seinen den Werth der Instrumente übersteigenden allfälligen Schaden. Der Tag des Concertes naht, die Instrumente aber bleiben aus, die Mitwirkung unseres Künstlers im Concert entfällt, er verliert das Honorar von 500 fl. und muß die Reisekosten pr. 200 fl. aus eigenen Mitteln bestreiten.

Da die spurlos verschwundenen Instrumente durch 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist nicht zum Vorschein kommen, erhält der reclamirende Künstler von der Bahn nach Art. 34 und 38 den Handelswerth ähnlicher Instrumente pr. 1000 fl. und den erwiesenen weiteren Schaden pr. 700 fl., also den declarirten Betrag des Interesses an der Lieferung, als Entschädigung.

Der besondere Werth, den die Instrumente für seine Person haben, bleibt natürlich unberücksichtigt. Deshalb behält sich der Künstler bei Empfangnahme der Entschädigung die Benachrichtigung von dem Wiederauffinden der Sendung vor und ist hocherfreut, als er nach 2 Monaten die Nachricht erhält, seine verschleppten Instrumente seien zu Stande gebracht. Gern würde er die Werthvergütung pr. 1000 fl. zurückerstatten, wenn er dafür die Instrumente wiedererlangen könnte; gemäß Art. 36 müßte er aber die ganze ihm bezahlte Entschädigung, also auch die 700 fl., zurückerstatten, die mit dem Werth des Gutes gar nichts zu schaffen haben, und von denen die Reisekosten sogar ein damnum emergens bilden. Er verzichtet deshalb aus finanziellen Rücksichten auf die Rücknahme der Instrumente, trotzdem die Bahn auf seinen Vorschlag, den er mit Rücksicht auf Art. 36 nicht zu erheben wagt, gern eingegangen wäre, da sie für die Instrumente nicht einmal 1000 fl., geschweige denn 1700 fl., erzielen kann.

Es dürfte nun einleuchten, wo der Fehler der betreffenden Bestimmung des Art. 36 steckt, den der erste Schweizer Entwurf durch die Worte: „gegen Rückerstattung der als Gegen-

werth des Frachtstückes erhaltenen Entschädigung" siegreich vermieden hatte.

Billiger Weise hätte die Bahn bei Rückgabe der Güter nur den Rückersatz der normalen oder beschränkten Werthentschädigung zu beanspruchen.

Die bei Declaration des Interesses an der Lieferung, Art. 38, oder bei Arglist und grober Fahrlässigkeit, Art. 41, geleisteten weiteren Ersätze dürfte sie deshalb nicht rückverlangen, weil sie bei vermuthetem Verlust nicht besser gestellt sein sollte, als bei wirklichem Verlust.

Bei wirklichem Verlust giebt es nun, wenngleich nur nach intl. Uebk. und nur im Falle der Interesse-Declaration nebst der Werthentschädigung auch den Ersatz weiterer Schäden, warum sollte nun bei vermuthetem Verlust und bei Rückgabe des der Werthentschädigung entsprechenden Gutes der weitere Ersatz der Partei nicht belassen werden.

Man hat bei Art. 36 nicht bedacht, daß dieser weitere Ersatz ja auch aus dem Titel des Verlustes geleistet wurde und nicht aus dem Titel der verspäteten Ablieferung. Wenn wir also eine Cumulirung der Ersätze für Verlust und verspätete Ablieferung auch bei vermuthetem Verlust bezw. Wiederauffinden des Gutes als unzulässig und daher al. 8 des § 64 BR. als unbillig gegen die Bahn bezeichnen, so müssen wir doch andererseits Art. 36 deshalb ungerecht finden, weil er den Reclamanten bei vermuthetem Verlust im Falle der Interesse-Declaration nicht den gleichen vollen Ersatz zuerkennt, wie bei wirklichem Verlust.

Man hat eben aus der Neuerung des Art. 38, aus der unglücklichen Declaration des Interesses an der Lieferung nicht die richtigen Consequenzen gezogen.

Es ist anzunehmen, daß die Praxis durch entsprechende Compromisse die Härte des Gesetzes im Interesse aller Betheiligten mildern werde.

5. Was mit den wiederaufgefundenen Gütern zu geschehen habe:

a) wenn der Entschädigungsberechtigte sich die Benachrichtigung nicht vorbehalten hat;
b) wenn er sich die Benachrichtigung zwar vorbehalten, aber nach erhaltener Nachricht binnen 30 Tagen die Rückgabe nicht verlangt hat;
c) wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird,

überläßt Art. 36 der Regelung durch die Landesgesetze.

Das deutsche Frachtrecht, dem Punkt c fremd ist, enthält aber auch für die ihm bekannten Punkte a und b keine besondere Bestimmung. Es wird mit diesen Gütern meist wie mit unanbringlichen Gütern verfahren, über die der Absender nicht verfügt. Das Detail gehört nicht hieher.

Im Einzelnen ist zu Art. 36 noch Folgendes zu bemerken:

Ueber die Form des gewissen Vorbehaltes des Entschädigungsberechtigten bei Empfangnahme der Entschädigung sagt al. 1 nur, daß der Vorbehalt in der Quittung zu machen sei. Da Formvorschriften möglichst strikte zu interpretiren sind, wäre unseres Erachtens ein nicht in der Quittung über die Entschädigungssumme gemachter Vorbehalt für die Bahn nicht verbindlich, hingegen genügt es, wenn der Vorbehalt in der Quittung nur in irgend einer Weise unzweifelhaft erwähnt ist, z. B. durch die Worte: „Vorbehalt betreffs Wiederauffindung des Gutes liegt bei" ꝛc.

Keinesfalls ist es nöthig, daß in dem Vorbehalt der Zeitraum von 4 Monaten für die Benachrichtigung erwähnt wird; jeder Vorbehalt hat ohne weiteres kraft Gesetz diese Bedeutung, nur eine ausdrückliche Verkürzung des Termines steht dem Entschädigungsberechtigten ebenso zweifellos zu, wie der gänzliche Verzicht auf den Vorbehalt bezw. die Verständigung.

Eine Bescheinigung seitens der Bahn über den gemachten Vorbehalt ist im Art. 36 nicht ausdrücklich vorgeschrieben, wird aber von der Bahn kaum verweigert werden können. Jedenfalls kann sich der Kläger auf die Quittung berufen, welche die Bahn produciren muß. Ist der Vorbehalt rechtsgiltig gemacht und

wird das Gut innerhalb der vorbehaltenen Benachrichtigungszeit, d. i. längstens binnen 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wiederaufgefunden, so muß die Bahn den Enschädigungsberechtigten sofort benachrichtigen, andernfalls hat sie die Folgen einer Verzögerung zu vertreten.

Ueber die Form der Verständigung ist hier ebensowenig gesagt, wie über die Form der Verständigung des Absenders von Ablieferungshindernissen, siehe bei Art. 29.

Nach al. 2 kann der Berechtigte die kostenfreie Ausfolgung des wiederaufgefundenen Gutes entweder am Versandtorte oder am Bestimmungsorte verlangen. Die Worte: „an dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsorte" sind unseres Erachtens nicht ganz zutreffend. Man wollte damit offenbar den Ort, d. h. die Station, bezeichnen, wo vertragsmäßig die Ablieferung des Gutes hätte stattfinden sollen, bei nachträglicher Disposition des Absenders muß dies nicht die im Frachtbriefe bezeichnete Bestimmungsstation, sondern kann es auch eine Zwischenstation sein.

Der Absender, der vor constatirtem Verlust die Bestimmungsstation des Frachtbriefes durch Verfügung geändert hat, bezw. der neue Adressat, können bei nachträglicher Auffindung des als verloren behandelten Gutes die Ausfolgung doch gewiß nicht in der ursprünglich im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsstation verlangen, was auch nach al. 8 des § 64 BR., trotzdem es sich gerade dieser Ausdrucksweise bedient, nicht ernstlich behauptet werden kann.

Der Wortlaut des Art. 36 al. 2 läßt sich allenfalls dadurch beschönigen, daß in der Praxis auch die neue Bestimmungsstation bezw. die Verfügung des Absenders im Frachtbrief seitens der Bahn ersichtlich gemacht wird.

al. 3, dessen Inhalt wir sub 5 oben besprochen haben und der das Verfügungsrecht der Bahn über die, wir möchten sagen unanbringlichen wiederaufgefundenen Güter den Landesgesetzen zur Regelung überweist, läßt die Frage offen, welche Landesgesetze in concreto anzuwenden sind. al. 3 sagt nur: wenn 2c.

(folgen die ad 5 sub a, b und c gedachten Fälle) . . ., so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wiederaufgefundene Gut verfügen.

Man fragt unwillkürlich, welche Eisenbahn, die findende oder diejenige, welche die Entschädigung ausbezahlt oder etwa diejenige, welche den Ersatz zu tragen hat, was event. auch bei mehreren Bahnen der Fall sein kann.

Soweit keine Vereinbarungen unter den Bahnen bestehen, kann der Mangel einer präcisen Bestimmung des Uebk. leicht zu Streit führen. Der Anspruch der Bahn, welche die Entschädigung zu tragen hat, auf das wiederaufgefundene Gut wird nur nach Maßgabe der Landesgesetze zu entscheiden sein. Hier müssen die Vertragsbahnen im eigenen Interesse eine Ergänzung des Art. 36 vornehmen, auf den wir im Abschnitt über den „Rückgriff" noch zurückkommen werden.

VII. Erlöschen der Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage.

Uebk. Art. 44, 45, 46,
Art. 12 al. 4.

HGB. 408, 428, 386.
BR. § 64 al. 4 und 5,
§ 69 al. 2.

Es ist ein großer Vorzug des intl. Uebk., daß die meisten der durch dasselbe einheitlich geregelten Bestimmungen über das Erlöschen der Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage in den Art. 44—46 vereinigt sind, während die einschlägigen Vorschriften im HGB. und BR. an verschiedenen, oft unpassenden Stellen mit andern, namentlich Haftungsbestimmungen vermengt erscheinen.

Aber nicht nur durch Uebersichtlichkeit, sondern auch durch Präcision des Ausdruckes und practische Neuerungen zeichnet sich das intl. Uebk. in den hier in Betracht kommenden Bestimmungen gegenüber dem deutschen Frachtrecht aus, mit dem es jedoch trotz der vielen principiellen Unterschiede eine auffällige Verwandtschaft zeigt.

Das intl. Uebk. befaßt sich nicht mit allen Erlöschungsarten der Ansprüche und bezüglich bestimmter Erlöschungsarten nicht mit allen Ansprüchen, welche durch das intl. Uebk. begründet werden können.

Von dem Erlöschen der Ansprüche der Eisenbahnen, die sich auf das intl. Uebk. gründen, ist im intl. Uebk. mit einer einzigen Ausnahme nichts zu finden. Diese Ausnahme betrifft die Verjährung des Anspruches der Bahn auf Nachzahlung des in Folge unrichtiger Anwendung des Tarifes oder durch Rechnungsfehler bei Feststellung der Fracht und Gebühren zu wenig Geforderten, sie findet sich im Art. 12 (siehe daselbst), auf den wir noch zurückkommen werden.

Die Art. 44—46 handeln nur von dem Erlöschen von Parteiansprüchen gegen die Bahn, aber auch nicht von allen Parteiansprüchen, die sich aus dem intl. Uebk., sondern nur von jenen, die sich aus dem internationalen Frachtvertrage ergeben. (Vergl. Art. 26, der die Activlegitimation nur bezüglich solcher Ansprüche regelt.)

Es ist von Wichtigkeit, daran festzuhalten, daß es auch Ansprüche aus dem intl. Uebk. giebt, die nicht als Ansprüche aus einem internationalen Frachtvertrage angesehen werden können.

Zu Letzteren gehören außer den hier nicht in Betracht kommenden Rückgriffsforderungen der Bahnen insbesondere:

1. Die Ansprüche aus Art. 5 (siehe daselbst) wegen ungerechtfertigter Transportverweigerung; Ansprüche, die also gerade darauf begründet sind, daß kein Frachtvertrag abgeschlossen wurde. Die aus demselben Artikel abzuleitenden Ansprüche wegen ungerechtfertigter Zurücksetzung in der Reihenfolge der Abfertigung der Güter sind dagegen, weil sie den Frachtvertragsabschluß voraussetzen, zu den Ansprüchen aus dem Frachtvertrage zu zählen, und zwar als Ansprüche auf vertragsmäßige Abbeförderung.

2. Die Schadensersatzansprüche des Empfängers, welchem der Absender das Frachtbriefduplicat übergeben hat, wegen Aus-

führung einer Disposition des Letzteren, welche die Eisenbahn, ohne die Vorweisung des Frachtbriefduplicates zu verlangen, vollzogen hat (Art. 15, siehe daselbst). Solche Ansprüche lassen sich strenggenommen nicht als Ansprüche aus dem Frachtvertrage construiren, denn auch nach intl. Uebk. erwachsen dem Empfänger, selbst wenn er das Frachtbriefduplicat besitzt, vor dem Eintreffen des Gutes in der Bestimmungsstation keinerlei Rechte aus dem Frachtvertrage, der bloß die Voraussetzung für die Existenz eines selbstständigen, erst durch Art. 15 geschaffenen Anspruches des Empfängers gegen die Bahn ist.

Der Empfänger kann in diesem Falle keinen Vertragsanspruch, sondern nur einen gesetzlichen Ersatzanspruch gegen die Bahn geltend machen.

3. Die Ersatzansprüche des Entschädigungsberechtigten, der sich bei Empfangnahme der Entschädigung für Verlust die Benachrichtigung von dem Wiederauffinden des Gutes vorbehalten hat, wegen Nichtverständigung, wenn das Gut innerhalb der Benachrichtigungsfrist wiederaufgefunden wurde.

Diese Ansprüche basiren nicht auf dem Frachtvertrage, sondern auf der speciellen Anordnung des Art. 36.

4. Unsers Erachtens gehören auch hieher die Parteiansprüche aus der bahnamtlichen Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, für welche die Bahn nicht als Frachtführer, sondern als Commissionär haftet.

Ueber das Erlöschen dieser Ansprüche enthält das intl. Uebk. nichts, es treten daher diesfalls die Landesgesetze in Wirksamkeit.

Was nun die Parteiansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage betrifft, so regelt das intl. Uebk. im Art. 44 für alle diese Ansprüche jene Erlöschungsart, die wir mit dem Schlagworte „Erlöschen der Ansprüche durch Annahme des Gutes" bezeichnen wollen.

Die Voraussetzungen des zu Grunde liegenden Principes und die Ausnahmen von dem Principe zeigen so weitgehende und zahlreiche Verschiedenheiten bezw. Neuerungen gegenüber den be-

treffenden deutschrechtlichen Bestimmungen, daß wir auf dieselben erst bei Besprechung des Art. 44 näher eingehen wollen.

Eine zweite Erlöschungsart der Ansprüche, mit der sich das intl. Uebk. befaßt, ist die „Verjährung".

Die Verjährung wurde jedoch nur für zwei besondere Kategorieen von Ansprüchen aus dem internationalen Frachtvertrage geregelt und auch für diese nicht vollständig einheitlich, indem hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung auf die Landesgesetze verwiesen ist.

Die in Betracht kommenden Kategorieen von Ansprüchen sind:

1. Entschädigungsansprüche wegen Verlusts, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, von deren Verjährung die Art. 45 und 46 handeln;

2. die Ansprüche auf Rückerstattung der von der Bahn in Folge unrichtiger Tarifanwendung bezw. durch Rechnungsfehler zu viel erhobenen Gebühren.

Die Verjährung dieser Ansprüche, sowie der oben erwähnten correspondirenden Ansprüche der Bahn auf Nachzahlung des zu wenig Geforderten finden sich im Art. 12, bei welchem wir diese Frage jedoch nicht erörtert haben, weil wir sie aus methodischen Rücksichten im Zusammenhange mit den Art. 44—46 behandeln wollten, was nun in der letzten Unterabtheilung dieses Abschnittes geschehen soll.

Auch hinsichtlich der durch das intl. Uebk. geregelten Verjährung werden wir einige Aenderungen und Neuerungen gegenüber den deutschrechtlichen Bestimmungen wahrnehmen.

Ueber die Verjährung aller anderen Parteiansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage, sowie der Ansprüche der Bahnen untereinander enthält das intl. Uebk. keine Vorschriften. Es gelten daher auch künftig diesbezüglich, sowie rücksichtlich des Erlöschens solcher Ansprüche, die sich nicht auf das intl. Uebk., sondern auf allgemeine Rechtsnormen gründen, z. B. sogenannte Delictsansprüche &c., die Landesgesetze in unumschränkter Weise.

In die Rechtstheorie über das Erlöschen der Ansprüch

und insbesondere über die Verjährung können wir uns nicht einlassen; wir müssen uns vielmehr im Folgenden nur auf das zum Verständniß der einschlägigen Art. Unerläßliche beschränken.

1. Erlöschen der Parteiansprüche durch Annahme des Gutes.

Uebk. Art. 44.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungs-Ansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungs-Ansprüche wegen Verspätung, wenn die Reclamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Absatz 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungs-Ansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungs-Ansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a) Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben

HGB. Art. 408.

al. 1 und 2.

Durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer.

Nur wegen Verlustes oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer selbst nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

(al. 3 s. bei Art. 45.)

Art. 428.

Es kann bedungen werden, daß nach erfolgter Empfangnahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gut oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselbe bei der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind (Art. 408 Abs. 2), erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist.

Die Frist darf nicht kürzer als vier Wochen sein.

BR. § 64.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

al. 4 zweiter und dritter Satz.

Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter specieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungs-Ansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

(Siehe auch Art. 46 bei Art. 45.)

Durch Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung giltig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

(Den ersten Satz s. bei Art. 33.)

§ 69.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

al. 2 erster Satz.

[2] Durch Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind.

(Den zweiten Satz s. bei Art. 45 u. 46.)

Das Erlöschen von Parteiansprüchen gegen die Bahn durch „Annahme des Gutes“ ist dem deutschen Frachtrecht keineswegs fremd, das zu Grunde liegende Princip ist jedoch im Art. 408 HGB. in unzutreffender Weise ausgedrückt und im BR. an unpassender Stelle mitten unter den Haftungsbestimmungen im § 64 al. 4 wiederholt, obwohl es sich auf alle und nicht nur auf Entschädigungsansprüche bezieht.

Unter Hinweis auf die einschlägige Literatur des deutschen Frachtrechtes wollen wir nur jene Mängel der deutschen Normen hervorheben, welche unseres Erachtens durch das intl. Uebk. beseitigt sind.

Dieselben betreffen:

a) die Voraussetzungen des Erlöschens der Ansprüche;

b) die Bezeichnung der Ansprüche, welche durch Annahme erlöschen.

ad a) des intl. Uebk. geht wie das deutsche Frachtrecht und wohl auch alle andern Frachtrechte von dem Standpunkte aus, daß die Bahn durch vertragsmäßige Erfüllung des Frachtvertrages im Princip von allen Parteiansprüchen befreit sein soll, wenn dieselben nicht bei Erfüllung des Frachtvertrages geltend gemacht wurden.

Wir wissen, daß die Erfüllung des Frachtvertrages durch die Bahn in der Ablieferung (vergl. Art. 16 und 30) besteht. Dem Begriff der „Ablieferung“ seitens der Bahn entspricht der Begriff der „Annahme“ seitens des vom Absender bezeichneten Empfängers.

Die anstandslose „Annahme“ wird als Billigung der Vertragserfüllung angesehen und soll bis auf die später zu erörternden Ausnahmsfälle das Erlöschen der Vertragsansprüche gegen die Bahn zur Folge haben.

Wiewohl nur die „Annahme des Gutes“ im Sinne des Eisenbahnfrachtrechtes dasjenige sein kann, worauf es hier ankommt, haben doch die deutschrechtlichen Normen neben der Annahme des Gutes, „die Bezahlung der Fracht“ als weitere Voraussetzung des Erlöschens der Parteiansprüche festgestellt.

Die herrschende Theorie geht so weit, beide Voraussetzungen nur dann für vorhanden zu erklären, wenn sie nach Beendigung des Transportes erfolgt sind, so daß bei Francosendungen durch Annahme des Gutes die Ansprüche nach der herrschenden Theorie nicht erlöschen. Und doch ist unseres Erachtens für die Erfüllung des Frachtvertrages nur die „Annahme" das Maßgebende; die „Bezahlung" bildet bloß eine Bedingung derselben bezw. eine durch die Annahme entstehende Verpflichtung (vergl. Art. 16 und 17). Wer im juristischen Sinne das Gut „annimmt", muß unbedingt zahlen (Art. 17). Und wie die Nichtbezahlung der Gebühren nach der Annahme des Gutes an der Erfüllung nichts mehr ändern kann, so sollte auch die Bezahlung der Gebühren für das Erlöschen der Ansprüche ohne Bedeutung sein. Trotzdem findet sich auch im Art. 44 nebst der Annahme des Gutes die Bezahlung der Gebühren als Voraussetzung des Erlöschens der Ansprüche erwähnt. Aber aus dem, gegenüber den deutschen Rechtsnormen doch wesentlich verschiedenen Wortlaute des al. 1 läßt sich, unseres Erachtens wenigstens, nicht die ganz unbillige Consequenz ableiten, daß Art. 44 auf Francosendungen keine Anwendung finde.

Art. 44 geht von der in allen Ländern geübten Praxis bei Erfüllung des Frachtvertrages aus, die bekanntlich Zug um Zug erfolgt. Erst behebt der Empfänger gegen Bezahlung der aushaftenden Gebühren den Frachtbrief, auf Grund dessen ihm sodann das Gut gegen Empfangsbestätigung ausgefolgt wird.

Durch Ausfolgung des Frachtbriefes erhält er gemäß Art. 15 das Verfügungsrecht über das Gut, er kann es daher besichtigen, prüfen, eventuell Anstände geltend machen, welche die Bahn gemäß Art. 25 festzustellen verpflichtet ist.

Aus al. 3 des Art. 44 geht hervor, daß die Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht noch nicht die Annahme des Gutes bedeuten, die einen besonderen Rechtsact für sich bildet.

Im Zusammenhalt mit al. 3 kann al. 1 unseres Erachtens also keinen anderen Sinn haben als den, daß die Ansprüche

erlöschen, wenn der Frachtbrief ausgelöst und das Gut angenommen ist.

Bei Francosendungen erfolgt die Auslösung des Frachtbriefes gebührenfrei, weil die Gebühren schon vom Absender bezahlt sind, was für die „Annahme" ja ganz irrelevant ist.

Art. 44 sagt auch nicht, von wem die Gebühren gezahlt sein müssen, freilich ebensowenig, von wem die Annahme zu erfolgen hat. Zahlung bezw. Annahme müssen eben durch denjenigen erfolgen, der zur Zahlung bezw. Annahme verpflichtet bezw. berechtigt ist. Bezüglich der Zahlung der Gebühren ist es bei Francosendungen der Absender, sonst der Empfänger. Zur Annahme ist bekanntlich der vom Absender bezeichnete Empfänger berechtigt, im Uebrigen gelten hinsichtlich der Ablieferung die Landesgesetze.

Daß die Creditirung der Gebühren beim Bezuge der Bezahlung gleich zu achten ist, erscheint wohl selbstverständlich.

Es bleibt somit nur der in der Praxis wohl sehr seltene Fall übrig, daß eine Sendung mit überwiesenen Gebühren vor Bezahlung der Fracht „abgeliefert" bezw. „angenommen" wurde.

Unseres Erachtens würde nach dem Sinne des Art. 44 auch in einem solchen Falle die erweisliche Annahme des Gutes selbst ohne Bezahlung der Gebühren das Erlöschen der Ansprüche gegen die Bahn bewirken. Auch der Wortlaut des Art. 44 bietet einen gewissen Anhalt hiefür, und zwar dadurch, daß in den Ausnahmsfällen des Art. 44 immer nur von der Annahme des Gutes und nie von der Bezahlung der Gebühren die Rede ist.

Trotz alledem erscheint al. 1 mindestens zu theoretischem Streit geeignet.

Hinsichtlich der Voraussetzung des Erlöschens der Ansprüche ist also der Fortschritt des intl. Uebk. kein besonderer.

ad b) Um so präciser ist hingegen das intl. Uebk. gegenüber den deutschen Normen in der Bezeichnung der Ansprüche, welche durch die Annahme des Gutes (bezw. Bezahlung der Gebühren) erlöschen.

Der viel zu weit gehende, erst eines längeren Commentars

bedürftige Ausdruck des Art. 408 HGB., § 64 BR. „jeder Anspruch gegen den Frachtführer" ist in Art. 44 durch den unzweifelhaften Ausdruck „alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage" ersetzt. Den Begriff der „Ansprüche aus dem Frachtvertrage" haben wir in den allgemeinen Bemerkungen dieses Abschnittes eingehend erörtert.

Soviel über das Princip, von welchem Art. 44 vier Ausnahmen statuirt, zu denen als fünfte Ausnahme die Ansprüche aus Art. 12 wegen unrichtiger Frachtberechnung hinzutreten, da im Art. 12 ausdrücklich bemerkt ist, daß die Bestimmungen des Art. 44 erster Absatz, auf diese Ansprüche keine Anwendung finden.

Es erlöschen somit durch Annahme des Gutes in dem erörterten technischen Sinne des Wortes nicht:

a) die Ansprüche wegen irriger Frachtberechnung, Art. 12,
b) vier Arten von Entschädigungsansprüchen, unter welchem Ausdruck die Ansprüche zu verstehen sind, die sich auf die Haftung der Bahn für Verlust, Minderung, Beschädigung oder verspätete Ablieferung gründen.

Diese vier Arten von Entschädigungsansprüchen sind gemäß Art. 44:

1. Entschädigungsansprüche bezüglich eines Schadens, der erwiesenermaßen durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Bahn herbeigeführt wurde. Wir wissen, daß die Bahn in solchen Fällen stets vollen Ersatz zu leisten hat. (Art. 41.) Es soll ihr weder eine Beschränkung der Haftung noch das Erlöschen der Entschädigungsansprüche zu Gute kommen. Diese Ausnahme ist an keine Frist gebunden. Die betreffenden Ansprüche können während der ganzen Verjährungszeit (Art. 45) wann immer gerichtlich und außergerichtlich erhoben werden.

Diese gewiß billige Ausnahme wird wohl auch von einzelnen Schriftstellern für das deutsche Frachtrecht behauptet, findet sich aber ausdrücklich weder im Art. 408 HGB., noch im BR. und wird daher von der herrschenden Theorie nicht zugegeben.

2. Entschädigungsansprüche wegen Lieferfristüberschreitung. Diese Ausnahme ist jedoch zeitlich beschränkt. Punkt 2 des Art. 44 zeigt große Verwandtschaft mit BR. § 69 al. 2 erster Satz.

Im Einzelnen ergeben sich jedoch folgende Unterschiede:

α) P. 2 bezeichnet die hier in Betracht kommenden Ansprüche zutreffender als Entschädigungsansprüche wegen „Verspätung", während § 69 BR. an dem verhängnißvollen Ausdruck: „Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit" festhält.

β) Die Frist, binnen welcher diese Ansprüche geltend gemacht werden müssen, damit sie durch Annahme des Gutes nicht als erloschen gelten, ist im intl. Uebk. präciser, als im § 69 BR. bestimmt; sie beträgt 7 Tage, „den Tag der Annahme nicht mitgerechnet".

Hieraus ergiebt sich, daß nur der Zeitpunkt der Annahme des Gutes und nicht auch, wie nach BR. § 69, der Zeitpunkt der Bezahlung der Fracht für die Berechnung der Frist maßgebend ist, was zugleich als Argument für unsere frühere Behauptung über die Voraussetzung des Erlöschens der Parteiansprüche durch Annahme des Gutes dienen kann.

Ferner ist die Ausdrucksweise des intl. Uebk., betreffend die Berechnung der Frist bestimmter, als die Worte „binnen 8 Tagen nach Ablieferung rc." des § 69 BR.

Um das Erlöschen dieser Entschädigungsansprüche zu verhindern, ist nicht die gerichtliche Geltendmachung derselben in der bestimmten Frist erforderlich, es genügt die Reclamationsanbringung.

Es ist dies, wie bereits oben bei Art. 27 bemerkt, der einzige Fall, in welchem das intl. Uebk. des Reclamationsverfahrens gedenkt, und die ausdrückliche Bestimmung, daß die Reclamation nur bei einer der nach Art. 27 Abs. 3 passivlegitimirten Bahnen angebracht werden kann, erscheint uns als ein Beweis dafür, daß ohne besondere Vereinbarungen Reclamationen überhaupt nur bei den in concreto passivlegitimirten Bahnen zulässig erscheinen.

3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung, gemäß Art. 25, vor der Annahme des Gutes erfolgt ist, oder vor der Annahme des Gutes hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Bahn unterblieben ist.

Der erstere Fall bildet eine, wenn vielleicht auch selbstverständliche, immerhin practisch vortheilhafte Ergänzung, der zweite Fall eine vollständige Neuerung gegenüber den deutschen Normen.

Das Princip des Art. 44 P. 3 bietet gewissermaßen ein Gegenstück zu dem Principe des Art. 25.

Dieser verpflichtet die Bahn zur Feststellung jeder von ihr entdeckten oder vermutheten, sowie der von dem Berechtigten behaupteten, äußerlich wahrnehmbaren Minderung oder Beschädigung des Gutes. Dafür befreit jener die Bahn von den Ansprüchen für äußerlich wahrnehmbare Beschädigung und Minderung, welche sie nicht entdeckt oder vermuthet bezw. die Partei vor der Annahme nicht behauptet hat, und welche deshalb vor der Annahme nicht festgestellt wurden. Hat die Bahn die Mängel vor der Ablieferung zwar entdeckt oder vermuthet, die Feststellung aber unterlassen, so soll ihr der Vortheil des Art. 44 nicht zu Gute kommen, weil sie die Pflicht des Art. 25 nicht erfüllt hat.

Das ist der Sinn der dritten Ausnahme des Art. 44, und durch dieselbe wird die Zahl der Ansprüche, welche durch Annahme des Gutes erlöschen, auf ein Minimum reducirt.

Der im deutschen Rechtsgebiete beliebte Ausdruck, daß die Ansprüche gegen die Bahn durch „anstandslosen Bezug" erlöschen, ist auch nach deutschem Frachtrecht unzutreffend, weil die einseitige Erhebung eines Anstandes das Erlöschen der Ansprüche nicht verhindert, anderseits Ansprüche wegen vor Annahme des Gutes festgestellter Mängel doch nicht erlöschen, auch wenn bei dem formell anstandslosen Bezuge auf die bereits festgestellten Mängel nicht besonders hingewiesen wird.

Das intl. Uebk. geht noch einen Schritt weiter und nimmt

dem anstandslosen Bezug durch Ausnahme 3 des Art. 44 auch dann seine Wirkung, wenn die Feststellung der Mängel von Rechtswegen vor der Annahme hätte erfolgen sollen.

al. 3 erster Satz bezieht sich vorzugsweise auf diese drei Ausnahmen.

Wenn die Bahn ihrer Verpflichtung zur Feststellung der vom Empfänger behaupteten Mängel vor der Annahme des Gutes nicht entspricht, so steht es dem Empfänger frei, das Gut anzunehmen und seine Ansprüche, die durch diese Annahme nicht erlöschen, geltend zu machen, er kann aber auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht die Annahme des Gutes verweigern und dadurch die strenge Haftung der Bahn verlängern (s. Art. 30), gleichzeitig wird er die gerichtliche Feststellung (Art. 25, letztes al.) verlangen und den Kostenersatz von der Bahn beanspruchen können.

Wir haben in unserem dritten Ausnahmsfall bisher nur von Entschädigungsansprüchen wegen äußerlich wahrnehmbarer Minderung und Beschädigung gesprochen, weil bei gänzlichem Verlust (Abhandenkommen des Gutes) überhaupt keine Annahme des Gutes und daher auch kein Erlöschen der Ansprüche durch Annahme des Gutes erfolgt.

Ansprüche wegen äußerlich wahrnehmbaren Verlustes (gänzlichen Werthverlustes, Verderben rc.) gehören hingegen hierher, wenn der Empfänger solche Sendungen annimmt, was wohl nur in den allerseltensten Fällen vorkommen wird.

Die sub 3 behandelten Entschädigungsansprüche sind an keine bestimmte Frist gebunden, sie können während der ganzen Verjährungszeit außergerichtlich oder gerichtlich angebracht werden.

4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, d. i. Minderung, Beschädigung oder Verlust im Sinne von gänzlichem Werthverlust, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist.

Auch das deutsche Frachtrecht kennt diese Ausnahme, nur sind die Bedingungen anders geregelt als im intl. Uebk.

Ganz neu ist die Bestimmung, durch welche über Anregung

der italienischen Delegation im intl. Uebk. festgesetzt wurde, daß die in Rede stehende Ausnahme nicht Anwendung findet, wenn die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich war und die Bahn sich bereit erklärt hat, dieselbe dort vorzunehmen.

Es ist kaum zu vermuthen, daß unsere Bahnen von diesem Rechte einen weitgehenden Gebrauch machen werden, denn die Untersuchung aller Güter, die äußerlich keine Spuren von Werthverlust, Minderung oder Beschädigung zeigen, in den Empfangsstationen, würde an Raum und Zeit, sowie den dadurch bedingten Kosten mehr erfordern, als die Hintanhaltung nachträglicher Reclamationen wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel werth ist.

Immerhin wird es sich aber für die Bahnen bei besonders werthvollen Sendungen empfehlen, die Feststellung des Zustandes vor der Annahme seitens des Empfängers anzubieten bezw. vorzunehmen, da durch das Anerbieten bezw. durch Feststellung des anstandslosen Zustandes des Gutes die Bahn von jedem weiteren Entschädigungsanspruch wegen Werthverlust, Minderung oder Beschädigung befreit wird, bei Auffindung von Mängeln aber wenigstens eine sichere Basis für die eventl. Entschädigung gegeben ist.

Es genügt nicht, daß die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger in der Empfangsstation möglich war, sondern die Bahn muß sich zur Vornahme der Feststellung im Sinne des Art. 25 bereit erklärt haben; ebensowenig genügt das bloße Anerbieten der Bahn, wenn die Feststellung durch den Empfänger bezw. dessen Bevollmächtigten nicht möglich war. Beide Momente müssen zusammentreffen und das Vorhandensein derselben von der Bahn bewiesen werden. Gelingt ihr dieser Beweis, so gelten die erhobenen Parteiansprüche als durch Annahme erloschen. War hingegen die Feststellung des Zustandes durch den Empfänger nicht möglich und hat die Bahn sich zur Vornahme derselben nicht bereit erklärt, so erlöschen die Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel,

nicht durch Annahme des Gutes, jedoch nur unter folgenden Bedingungen:

α) Der Antrag auf Feststellung der Mängel gemäß Art. 25 muß außergerichtlich oder gerichtlich unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens gestellt werden.

β) Dieser unmittelbar nach der Entdeckung zu stellende Antrag muß spätestens 7 Tage nach der Empfangnahme des Gutes bei der Bahn oder dem zuständigen Gerichte eingebracht werden.

γ) Der Berechtigte muß beweisen, daß der festgestellte Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung (dem Vertragsabschlusse) und der Ablieferung entstanden ist.

Die Bedingungen sub α) und γ) finden sich in gleicher Weise im Art. 408 HGB. bezw. § 64 al. 4 BR. und bieten daher keinen Anlaß zu weiteren Bemerkungen.

Hingegen bedeutet die Bedingung sub β) eine Neuerung bezw. wesentliche Modification gegenüber dem § 64 BR. bezw. Art. 408 HGB.

Letztere verlangen nur, daß der Anspruch binnen 4 Wochen nach der Ablieferung bei der Eisenbahn-Verwaltung angemeldet werde.

Es genügt daher nach deutschem Frachtrecht, wenn der Schaden erst am letzten Tage der 4 Wochen entdeckt, sofort um Feststellung nachgesucht und zugleich der Entschädigungsanspruch geltend gemacht wird.

Anders nach intl. Uebk.: die Entdeckung muß spätestens 7 Tage nach der Empfangnahme des Gutes erfolgt und noch innerhalb dieser Frist der sofort zu stellende Antrag auf Feststellung des Schadens erhoben sein.

Hingegen ist es nach intl. Uebk. gleichgiltig, wann der Ersatzanspruch gestellt wird.

Liegen die beiden Voraussetzungen vor, daß binnen 7 Tagen nach Annahme des Gutes die Entdeckung des Schadens und sofort der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 gerichtlich oder

außergerichtlich erfolgt ist, so kann der Berechtigte seinen Anspruch während der ganzen Verjährungszeit geltend machen.

Was nun speciell die Berechnung der Frist im Punkt 4 der Ausnahmen des Art. 44 betrifft, so ist in den Protokollen (II, S. 128) ausdrücklich gesagt, daß im Punkte 4 die gleiche Frist gemeint ist, wie im Punkte 2 für die Geltendmachung der Ansprüche wegen verspäteter Ablieferung. Es ist gut, daß dies in den Protokollen bemerkt wurde, denn der Wortlaut des Punktes 7 ist diesfalls nicht so präcise, wie der des Punktes 2.

Fassen wir die Ausnahme vom Principe des Art. 44 al. 1 nochmals zusammen, so finden wir als Ansprüche, welche durch Annahme nicht erlöschen:

a) ohne besondere Bedingungen für Geltendmachung während der ganzen Verjährungsfrist:

1. Frachtreclamationen im Sinne des Art. 12,
2. Entschädigungsansprüche bei Nachweis von Arglist oder grober Fahrlässigkeit seitens der Bahn,
3. Entschädigungsansprüche wegen vor Annahme des Gutes festgestellter oder festzustellen gewesener, äußerlich wahrnehmbarer Mängel;

b) nur bei Geltendmachung binnen 7 Tagen nach Annahme des Gutes, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet:

4. Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Ablieferung;

c) nur unter besonderen Bedingungen:

5. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht wahrnehmbarer Mängel.

Bei Nichtzuhaltung der sub b und c bezeichneten Fristen oder Bedingungen sind auch die Ansprüche sub 4 und 5 als durch Annahme des Gutes erloschen zu betrachten, wenn sie nicht etwa zugleich sub 2 zu subsumiren sind.

Alle andern Parteiansprüche aus dem Frachtvertrage erlöschen durch „Annahme des Gutes". Dem Berechtigten steht bezüglich solcher Ansprüche, die durch „Annahme" erlöschen würden, nur das Mittel zu, nicht anzunehmen bezw. vor Annahme des Gutes den Anspruch gerichtlich geltend zu

machen. Ein einseitiger Vorbehalt des Empfängers bei Annahme des Gutes ist wirkungslos (al. 3).

Hingegen kann unter Zustimmung der Eisenbahn ein Gut unter Vorbehalt gewisser Ansprüche angenommen werden, welche dann selbstredend durch Annahme des Gutes nicht erlöschen.

Dies ist in al. 3, zweiter Satz ausdrücklich festgesetzt und damit der im deutschen Frachtrecht bestehende Zweifel über die Zulässigkeit von Vorbehalten bei Annahme des Gutes für das intl. Uebk. beseitigt.

Daß durch die Annahme nur Ansprüche hinsichtlich des angenommenen Gutes erlöschen, ist wohl selbstverständlich.

Da jedoch theilweiser Verlust keine Berechtigung zur Annahmeverweigerung giebt und zur Vermeidung der Folgen des Annahmeverzuges auch Frachtbrief-Sendungen, von denen einzelne Gegenstände fehlen, angenommen werden müssen, so bestimmt al. 4 ausdrücklich, daß der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter specieller Bezeichnung von der Empfangnahme ausschließen darf, so daß es gar keinem Zweifel unterliegen kann, daß durch Annahme der Sendung die Ansprüche bezüglich der nicht abgelieferten Gegenstände nicht erlöschen.

Auch diese Bestimmung fehlt in den deutschen Vorschriften, erscheint aber füglich überflüssig.

Sehr practisch dem Sinne nach, aber mißglückt in der Fassung, ist endlich das letzte al. des Art. 44, welches anordnet, daß alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche *schriftlich* erhoben werden müssen.

Practisch ist es nämlich, eine bestimmte Form für solche Rechtshandlungen vorzuschreiben, an welche gewisse Rechtsfolgen von weitgehender Bedeutung geknüpft sind.

In Art. 44 kommen jedoch nur zwei solche Rechtshandlungen in Betracht, und zwar:

1. Die Erhebung der Reclamation wegen Lieferfristüberschreitung binnen 7 Tagen nach der Ablieferung in P. 2, weil durch diese Reclamation das Erlöschen des Anspruches verhindert

wird und es somit im beiderseitigen Interesse liegt, ein Beweisdocument für die rechtzeitige Reclamationserhebung zu besitzen;

2. die Einbringung des Antrages auf Feststellung der nach Annahme des Gutes entdeckten Mängel binnen 7 Tagen nach der Ablieferung, P. 4, aus denselben Gründen, insofern sie außergerichtlich erfolgt.

Allenfalls könnte man auch die gemäß al. 4 unter Zustimmung der Bahn zulässigen Vorbehalte bei Annahme des Gutes hierher rechnen.

Man wollte nun im intl. Uebk. für diese Rechtshandlungen die Form der Schriftlichkeit anordnen, andernfalls dieselben für die Bahn nicht verbindlich sein sollen.

Dieser practische Zweck des Schlußalinea des Art. 44, der der sich aus den Protokollen (II, S. 56) ergiebt, ist aber in dem Schlußalinea des Art. 44 nicht entsprechend zum Ausdruck gebracht.

Das Erforderniß der Schriftlichkeit bezieht sich thatsächlich entgegen dem Wortlaut des Schlußalinea

1. nicht auf alle im Art. 44 erwähnten Entschädigungsansprüche,
2. auch auf den Antrag auf Feststellung der Mängel (P. 4), der nicht als Erhebung des Entschädigungsanspruches bezeichnet werden kann, insofern er außergerichtlich bei der Bahn erfolgt.

Für die in P. 1 und 3 des Art. 44 al. 2 angeführten Entschädigungsansprüche wegen Arglist oder grober Fahrlässigkeit seitens der Bahn bezw. wegen festgestellter oder festzustellender äußerlich wahrnehmbarer Mängel hat das Schlußalinea keine Bedeutung, denn diese Ansprüche können während der ganzen Verjährungsfrist gerichtlich oder außergerichtlich erhoben werden und hat sich die Form der Erhebung solcher Ansprüche nach dem betreffenden Proceß- bezw. Reclamationsverfahren zu richten.

Auch bei den Entschädigungsansprüchen sub P. 4 wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel handelt es sich nicht darum,

daß sie binnen einer bestimmten Frist oder in bestimmter Form geltend gemacht werden. Sie können, wie oben erwähnt, während der ganzen Verjährungsfrist gerichtlich oder außergerichtlich erhoben werden, wenn nur der Antrag auf Feststellung rechtzeitig eingebracht wurde. Für diesen Antrag, nicht für die Erhebung des Entschädigungsanspruches selbst, wollte das intl. Uebk. die Schriftlichkeit anordnen.

Vergleiche dagegen BR. § 64 al. 4, wo der Ersatzanspruch selbst binnen 4 Wochen schriftlich angemeldet werden muß, welche Bestimmung aber bezüglich des Erfordernisses der Schriftlichkeit unter Hinweis auf Art. 408 bezw. 428 HGB. in ihrer Rechtsgiltigkeit bestritten wird.

Es bleiben somit nur die Entschädigungsansprüche des P. 2 wegen Verspätung übrig, für deren Erhebung die Formvorschrift des Schlußalinea aus den früher angeführten Gründen eine practisch wichtige Neuerung bildet. Es wird zwar auch im Gebiete des deutschen Frachtrechtes behauptet, daß die Reclamation wegen Verspätung innerhalb der vorgeschriebenen Frist schriftlich erhoben werden müsse, doch fehlt hiefür jede gesetzliche Begründung (vergl. § 69 al. 2).

Was nun Art. 44 betrifft, so wäre es nach dem Gesagten viel zutreffender gewesen, das Wort „schriftlich" in den P. 2 bezw. 4 an geeigneter Stelle einzuschalten, als das mißglückte al. 5 zu schaffen.

Art. 46, der sich bei Art. 45 abgedruckt findet und sowohl auf Art. 44 als auf Art. 45 Bezug hat, enthält die wohl selbstverständliche Bestimmung, daß Ansprüche, die durch Annahme des Gutes erloschen sind, auch nicht im Wege der Einrede oder Widerklage geltend gemacht werden können.

2. Verjährung der Entschädigungsansprüche.

Uebk. Art. 45.

Entschädigungs-Forderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch Anerkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44, Nr. 1, in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Art. 46.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Art. 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

HGB. Art. 408.

al. 3.

Die Bestimmungen über die Verjährung der Klagen und Einreden gegen den Spediteur wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes (Art. 386) finden auch auf den Frachtführer Anwendung.

Art. 386.

Die Klagen gegen den Spediteur wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nach einem Jahre.

Die Frist beginnt in Ansehung der Klagen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen; in Ansehung der Klagen wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In gleicher Art sind die Einreden wegen Verlustes, Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes erloschen, wenn nicht die Anzeige von diesen Thatsachen an den Spediteur binnen der einjährigen Frist abgesandt worden ist.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden in Fällen des Betruges oder der Veruntreuung des Spediteurs keine Anwendung.

BR. § 64.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

al. 5.

[5] Außerdem verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem

die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

§ 69.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

al. 2 zweiter und dritter Satz.

Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

(Den ersten Satz s. bei Art. 44.)

Art. 45 handelt nur von der Verjährung der Entschädigungsansprüche wegen Verlusts, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, welche nicht durch Annahme des Gutes erloschen sind, sei es, daß überhaupt keine Annahme stattfand, wie bei Totalverlust (Abhandenkommen des Gutes), sei es, daß einer der vier Ausnahmefälle des Art. 44 vorliegt.

Die Bestimmungen sind theils materiell rechtlicher, theils ebenso, wie die Bestimmungen des Art. 46, processualer Natur.

Auch im deutschen Frachtrecht ist nur die Verjährung der gleichen Entschädigungsansprüche wie im Art. 45, im Art. 408 bezw. 386 HGB. und im § 64 al. 5 bezw. § 69 al. 2 BR. geregelt. Im Einzelnen herrscht jedoch Verschiedenheit.

Gemäß al. 1 des Art. 45 findet die Verjährung nur statt, insofern die Entschädigungsansprüche (dieser Ausdruck ist juristisch zutreffender als der im Art. 45 gebrauchte Ausdruck „Entschädigungsforderungen") nicht durch Anerkenntniß der Eisen-

bahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind. Dieser Beisatz erscheint für den Juristen selbstverständlich und überflüssig. Anerkenntniß, Vergleich und Urtheil schaffen nämlich unter Aufhebung des bisherigen Anspruches einen neuen selbstständigen Rechtsgrund durch sogenannte Novation, für welchen die Verjährungsbestimmungen der Landesgesetze maßgebend sind.

Was nun die Dauer der Verjährung der den Verjährungsvorschriften des Art. 45 unterworfenen Entschädigungsansprüche betrifft, so ist dieselbe als Normale auf 1 Jahr festgesetzt, sie wird jedoch für Entschädigungsansprüche, welche sich auf erwiesene Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Bahn gründen (Art 44, P. 1), auf 3 Jahre verlängert. § 64 bezw. § 69 BR. lassen alle Entschädigungsansprüche ausnahmslos in einem Jahre verjähren, doch wird diese Bestimmung, als dem absolut wirksamen Art. 408 HGB. widersprechend, von der Theorie als ungiltig bezeichnet.

Art. 408 bezw. Art. 386 HGB. statuiren gleichfalls als normale Verjährungsfrist 1 Jahr, schließen jedoch diese kurze Verjährung für Fälle des Betruges oder der Veruntreuung seitens der Bahn resp. ihrer Leute aus, so daß in diesen Fällen die landesgesetzlichen Bestimmungen über die Verjährung Platz greifen.

Art. 45 geht weiter als Art. 386 HGB., da er die kurze Verjährung nicht nur bei Arglist, sondern auch bei grober Fahrlässigkeit ausschließt, er ist jedoch milder als Art. 386, indem er auch bei Betrug oder Veruntreuung seitens der Bahn doch eine relativ kurze Verjährung von 3 Jahren zuläßt. Um die Vorschriften über den Beginn der Verjährungsfrist klar zu erfassen, wollen wir einen Rückblick auf das Entstehen der hier in Betracht kommenden Entschädigungsansprüche werfen und dabei die verschiedenen Ansprüche einzeln vornehmen.

1. Ansprüche wegen Minderung und Beschädigung.

Diese Ansprüche entstehen mit dem Augenblicke, in welchem sich Minderung oder Beschädigung ereignet.

Es ist selbstverständlich, daß sich die Minderung oder Beschädigung während der Zeit vom Vertragsabschluß bis zur Ablieferung oder dem Eintritt eines der Ablieferung in der Wirkung gleichkommenden Ablieferungshindernisses (vergl. Art. 16 und 30) ereignet haben muß, andernfalls die Bahn nicht nach den Bestimmungen des intl. Uebk. haftet und daher keine Entschädigungsansprüche im Sinne des Art. 45 vorliegen.

Da sich jedoch der Zeitpunkt des Entstehens der Minderung oder Beschädigung nicht immer feststellen läßt und für den Beginn der Verjährung ein ganz bestimmter Moment angenommen werden muß, so läßt Art 45 wie Art. 386 HGB. bezw. § 64 al. 4 BR. die Verjährungsfrist an dem Tage der Ablieferung beginnen, vorausgesetzt, daß eine Ablieferung überhaupt stattfand. Es ist aber denkbar und kommt oft genug vor, daß der Empfänger wegen der Minderung oder Beschädigung des Gutes die Annahme verweigert, wiewohl er dadurch in Annahmeverzug geräth, weil dem intl. Uebk. ebenso wie dem deutschen Frachtrecht das sogenannte Abandonsystem fremd ist, der Adressat vielmehr auch beschädigtes Gut unter Wahrung seiner Ansprüche abnehmen muß (Art. 44 al. 4), widrigenfalls er eben in Annahmeverzug geräth.

Das intl. Uebk. läßt nun ebenso wie die deutschen Rechtsnormen die Frage offen, wann die Verjährung solcher Ansprüche beginnt, wenn die Ablieferung nicht stattgefunden hat.

Unseres Erachtens geht es nicht an, die Verjährung erst mit jenem Zeitpunkt beginnen zu lassen, in welchem die Ablieferung auf Grund einer Verfügung des Absenders an einen neuen Adressaten oder an ihn selbst erfolgt, denn abgesehen davon, daß, wenn der Absender nicht verfügt und somit überhaupt keine Ablieferung, sondern schließlich Veräußerung des Gutes stattfindet, die Verjährung gar nie beginnen würde, muß der Ablieferung für den Beginn der Verjährungsfrist der Entschädigungsansprüche, sowie für die Endigung der strengen Haftung der Bahn, jener Zeitpunkt gleichgestellt werden, in welchem seitens der Bahn alles geschehen ist, um die Ablieferung zu ermöglichen, die nur

durch den Eintritt eines Ablieferungshindernisses bezw. durch Annahmeverzug vereitelt wurde.

Unseres Erachtens verjähren daher die Entschädigungsansprüche wegen Minderung oder Beschädigung mit dem Zeitpunkte der Ablieferung oder mit dem Zeitpunkte, mit welchem die Annahme des Gutes durch den Adressaten hätte erfolgen müssen, welch letzterer Zeitpunkt in concreto nach den Landesgesetzen festzustellen ist, da das Ablieferungsverfahren bekanntlich durch das intl. Uebk. nicht einheitlich geregelt ist (s. Art. 20).

2. Entschädigungsansprüche wegen Werthverlusts (gänzliches Verderben der vorhandenen Sendung).

Unseres Erachtens gilt das über das Entstehen der sub 1 erwähnten Ansprüche und über den Beginn der Verjährung derselben Gesagte auch für das bezüglich der Haftung als Verlust zu behandelnde gänzliche Verderben der Sendung (Werthverlust).

Bei gänzlich verdorbenen Sendungen ist immerhin eine Ablieferung denkbar, wenn auch practisch selten, und liegt bei erfolgter Ablieferung kein Grund vor, den Ersatzanspruch in Bezug auf die Verjährung anders zu behandeln als den Anspruch wegen Minderung. Es wäre unseres Erachtens unbillig, den Anspruch wegen Werthverlust schon mit dem Ablauf der Lieferfrist beginnen zu lassen. Anders liegen die Verhältnisse bei gänzlichem Verlust im Sinne von Abhandenkommen des Gutes, bei dem eine Ablieferung überhaupt undenkbar ist, und daher ein anderer Zeitpunkt für den Beginn der Verjährung gewählt werden muß.

Für unsere Ansicht bietet Art. 45 insoferne einen Anhaltspunkt, als in al. 2 ausdrücklich für „gänzlichen Verlust eines Frachtstückes“ der Beginn der Verjährung der Ansprüche auf den Tag, an welchem die Lieferfrist abläuft, festgesetzt ist. Es ist hier das einzige Mal, wo das intl. Uebk. den Ausdruck „gänzlichen Verlust“ gebraucht, während sonst immer nur von Verlust die Rede ist.

Unseres Erachtens kann hieraus mit Recht geschlossen werden, daß es sich hier nur um Totalverlust im Sinne von Abhandenkommen des Gutes handelt.

Für das deutsche Frachtrecht ist die Frage bisher wenig erörtert.

3. Ansprüche wegen Totalverlusts (Abhandenkommen des Gutes).

Auch diese Ersatzforderungen entstehen mit dem Augenblicke des Verlustes, welcher Moment sich jedoch nur selten feststellen läßt.

Da aber die Herausgabe des Gutes selbst vor Ablauf der Lieferfrist nicht beansprucht werden kann, so kann auch vor Ablauf der Lieferfrist ein Anspruch wegen Verlusts nicht geltend gemacht werden, selbst wenn derselbe erwiesenermaßen früher erfolgt ist.

Die Ansprüche wegen Verlusts beginnen somit erst mit dem Ablauf der Lieferfrist. Ist ein Gut bei Ablauf der Lieferfrist nicht vorhanden, so muß es deshalb noch nicht verloren sein. Gemäß Art. 33 ist Verlust, dessen Vorhandensein nicht erweislich, erst dann anzunehmen, wenn das Gut 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist nicht zur Ablieferung gelangt bezw. zur Annahme angeboten wurde.

Kann das Gut binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist zur Ablieferung gebracht werden, so besteht nur ein Anspruch wegen Verspätung (Lieferfristüberschreitung).

Die mit Ablauf der Lieferfrist existenten Ansprüche können somit zufolge Art. 33 bei nicht erwiesenem Verlust erst nach 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist geltend gemacht werden, und es wäre daher nur billig, wenn auch die Verjährung in solchen Fällen erst mit diesem Zeitpunkte beginnen würde. Um jedoch nicht erst einen Unterschied zwischen Ansprüchen wegen erwiesenen und vermutheten Verlustes aufzustellen, wurde im Art. 45 der Beginn der Verjährung für alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes (Abhandenkommen des Gutes) auf den Tag,

an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist, festgesetzt, ebenso wie im Art. 386 HGB. bezw. § 64 al. 4 BR.

4. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung.

Aus dem Begriff der Verspätung (vergl. Art. 39 und 40) ergiebt es sich, daß Ansprüche wegen Verspätung nicht vor Ablauf der Lieferfrist entstehen können.

Mit dem Ablauf der Lieferfrist entsteht, falls das Gut bis dahin nicht zur Ablieferung gelangt, bezw. zur Annahme angeboten wurde, ein Anspruch wegen Verspätung jedoch nur unter der Bedingung, daß nicht Verlust vorliegt, bezw. gemäß Art. 33 angenommen wird.

Die Haftung der Bahn für Verspätung und somit der Anspruch der Partei wegen Verspätung setzt voraus, daß nach Ablauf der Lieferfrist eine Ablieferung stattgefunden hat, oder doch wenigstens, soweit es auf die Bahn ankommt, hätte erfolgen können.

Strenge genommen sollte daher auch die Verjährung solcher Ansprüche erst mit dem Zeitpunkte beginnen, in welchem sie geltend gemacht werden können, d. i. mit dem Zeitpunkte der erfolgten bezw. angebotenen Ablieferung, ganz wie bei Ansprüchen wegen Minderung und Beschädigung.

Das richtige Princip ist sowohl vom deutschen Frachtrecht, wie vom intl. Uebk. verkannt, jedoch in verschiedener Weise.

Für die Fälle, in welchen die verspätete Ablieferung thatsächlich erfolgt ist, haben Art. 386 HGB. bezw. § 69 BR. das richtige Princip acceptirt, indem sie die Verjährung mit dem Tage der Ablieferung beginnen lassen.

Ist hingegen keine Ablieferung erfolgt, so beginnt gemäß § 69 BR. die Verjährungsfrist mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

Letztere Bestimmung ist nicht logisch, wenn man von der Annahme ausgeht, daß die Ablieferung wegen Ablieferungshindernissen, insbesondere Annahmeverweigerung des Empfängers, nicht stattfand, denn warum sollte die Verjährung hier früher beginnen, als wenn die Ablieferung erfolgt wäre?

Unseres Erachtens liegt aber dem Schlußsatze des § 69 BR., der sich im Art. 386 HGB. nicht findet, jenes Mißverständniß zu Grunde, das wir oben bei Art. 39 und 40 gekennzeichnet haben, und das in Folge ungenauer Ausdrucksweise des Gesetzes auf der Verwechslung des Begriffes „Verspätung" mit „Versäumung der Lieferzeit" beruht.

§ 69 BR. hat anscheinend den unmöglichen Fall im Auge, daß Entschädigungsansprüche wegen Lieferfristüberschreitung bestehen können, wenn überhaupt keine Ablieferung erfolgt ist, also bei Verlust.

Und unter dieser freilich falschen, dem Geiste und Wortlaute des HGB. widersprechenden Voraussetzung ist es ganz logisch, den Beginn der Verjährung mit dem Ablauf der Lieferfrist beginnen zu lassen.

Für das intl. Uebk. glauben wir erwiesen zu haben, daß Entschädigungsansprüche aus dem Titel der Verspätung (Art. 39 und 40) immer eine verspätete Ablieferung bezw. das bahnseitige Anerbieten derselben voraussetzen.

Das intl. Uebk. kennt daher auch den Unterschied des § 69 BR. über den Beginn der Verjährungsfrist solcher Ansprüche nicht, läßt jedoch die Verjährung für alle Ansprüche wegen Verspätung, möge die Ablieferung factisch erfolgt sein oder nicht, mit dem Ablauf der Lieferfrist beginnen, anstatt mit dem Tage der Ablieferung oder des derselben gleichzuachtenden Ereignisses.

Maßgebend mag hiebei die Rücksicht auf die Entschädigungsansprüche wegen gänzlichen Verlustes gewesen sein.

Sowie die Verjährung dieser Ansprüche immer mit dem Ablauf der Lieferfrist beginnen soll, in welchem Zeitpunkte sie existent werden, auch wenn sie allenfalls erst 4 Wochen nach Ablauf der Lieferfrist geltend gemacht werden können, so sollen auch Ansprüche wegen Verspätung, die gleichfalls mit dem Ablauf der Lieferfrist existent werden, von diesem Zeitpunkte an zu verjähren beginnen, obgleich sie immer erst in einem späteren

Zeitpunkte, nämlich dem der erfolgten oder angebotenen Ablieferung, erhoben werden können.

Man wollte die Ansprüche wegen Verlusts in Bezug auf den Beginn der Verjährung nicht schlechter stellen, als die Ansprüche wegen Verspätung.

Durch die Bestimmung des Art. 45, daß die Verjährung der Ansprüche wegen Verspätung immer mit dem Ablauf der Lieferfrist beginnt, ist die Frage für das intl. Uebk. gleichgiltig, ob die verspätete Ablieferung wirklich erfolgt ist oder nur seitens der Bahn angeboten werde. Es beginnt also die Verjährung auch allfälliger Ansprüche des Absenders wegen Verspätung bei Annahmeverzug seitens des Empfängers mit dem Ablauf der Lieferfrist.

Im Allgemeinen ist zu al. 2 des Art. 45 zu bemerken, daß der Zeitpunkt des Beginnens der Verjährung der verschiedenen, in Betracht kommenden Entschädigungsansprüche wenigstens im deutschen Text weniger zutreffend, als im Art. 386 HGB. bezw. § 64 und 69 BR. bestimmt ist.

Die Ausdrucksweise der deutschrechtlichen Normen läßt keinen Zweifel darüber, daß die Verjährungsfrist erst mit dem auf den Tag der Ablieferung bezw. auf den Tag des Ablaufes der Lieferfrist folgenden Tage beginnt, während dies, obwohl fast selbstverständlich, nach Art. 45 schwer zu behaupten ist.

Die Worte „die Verjährung beginnt 2c. an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, bezw. an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist", ließen vielmehr eher vermuthen, daß der Tag der Ablieferung bezw. des Ablaufes der Lieferfrist als erster Tag der Verjährungsfrist zu rechnen sei, was im Vergleiche zum deutschen Frachtrecht einer Verkürzung der Verjährungsfrist um einen Tag gleichkäme.

Aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen und aus dem französischen Texte (la prescription court à partir du jour de la livraison) läßt sich jedoch unseres Erachtens auch für das intl. Uebk. die Behauptung wagen, daß die betreffenden Verjährungsfristen erst

nach Ablauf des Tages der Ablieferung bezw. des Ablaufens der Lieferfrist beginnen.

Ueber die Unterbrechung der Verjährung giebt das intl. Uebk. keine einheitlichen Normen. Gemäß al. 3 des Art. 45 entscheiden diesfalls die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt wird.

Es ist bedauerlich, daß diese wichtige Frage nicht einheitlich entschieden wurde und der unsichere Rechtszustand diesfalls fortbesteht; denn damit, daß im Art. 45 gesagt ist, daß das Gesetz des Landes, wo die Klage angestellt ist, bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheide, ist Keinem besonders gedient, zumal diese Rechtsmaterie in den verschiedenen Landesgesetzen keineswegs gleichartig geregelt ist. Namentlich ist auch für das deutsche Rechtsgebiet die Frage streitig, ob, eventuell unter welchen Voraussetzungen die Reclamation eine Unterbrechung der Verjährung bewirkt.

Wir müssen uns hier auf diese Andeutung beschränken und soweit es sich um die deutschen Rechtsnormen handelt, auf die Frachtliteratur verweisen.

Art. 45 behandelt die Verjährung der Entschädigungsansprüche für Verlust ꝛc. nur vom Proceßstandpunkte, doch sind die Bestimmungen dieses Art. unzweifelhaft auch für die außergerichtliche Geltendmachung der Ansprüche im Reclamationsverfahren analog anzuwenden, so daß sich die Bahnen stets auf dieselben werden berufen können.

Der bereits bei Art. 44 erwähnte Art. 46 besagt zum Ueberfluß, daß die gemäß Art. 45 verjährten Ansprüche ebenso wie die nach Art. 44 erloschenen auch im Wege der Einrede oder Widerklage nicht geltend gemacht werden können.

3. Verjährung der durch irrige Frachtberechnung (Art. 12) begründeten Ansprüche.

Uebk. Art. 12.

al. 4.

Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3, finden Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung des Art. 44, erster Absatz, findet keine Anwendung.

(Im Uebrigen siehe Art. 12 im II. Abschnitt S. 140.)

al. 4 des Art. 12 handelt nicht nur von Ansprüchen gegen die Bahn, sondern auch von Ansprüchen der Bahn, welche sich auf unrichtige Anwendung des Tarifes oder Rechnungsfehler bei der Feststellung der Frachtgelder und Gebühren gründen.

Sowohl die Parteiansprüche auf Erstattung des zuviel Erhobenen, welche, wie bereits bei Art. 44 erwähnt, durch Annahme des Gutes nicht erlöschen, als auch die Ansprüche der Bahn auf Nachzahlung des zu wenig Geforderten verjähren gemäß Art. 12 al. 4 nach Ablauf eines Jahres vom Tage der Zahlung an. Die einjährige Verjährung dürfte auch dann gelten, wenn dolus oder culpa lata bei der unrichtigen Tarifanwendung oder Berechnung vorliegen sollte, weil Art. 12 diese Ausnahme nicht erwähnt.

Die Verjährungsfrist beginnt nach Ablauf des Zahlungs-

tages. Dabei ist es gleichgiltig, ob die unrichtigen Gebühren beim Vertragsabschluß vom Absender, oder bei der Ablieferung vom Empfänger bezahlt wurden.

Es kann auch vorkommen, daß die frankirten Gebühren richtig, später hinzugetretene und vom Empfänger bezahlte Gebühren unrichtig berechnet waren oder umgekehrt. Immer beginnt die Verjährung nach dem Tage der Bezahlung der unrichtig berechneten Gebühren.

Der Erlag von Francaturvorschüssen kann nicht als Zahlung in Bezug auf die Verjährung der hier in Betracht kommenden Ansprüche angesehen werden, denn die Gebühren sind bei Erlag des Francaturvorschusses noch gar nicht berechnet. Erst beim sog. Ausgleich erfährt der Absender die angerechneten Gebühren und die Verjährung der Ansprüche wegen irriger Frachtberechnung wird daher erst nach dem Tage der Abrechnung des Francaturvorschusses mit dem Absender beginnen.

Bei unanbringlichen Gütern endlich mit überwiesenen Gebühren, über welche der Absender nicht verfügt, so daß die Gebühren erst aus dem Erlöse des nach Maßgabe der Landesgesetze veräußerten Gutes gedeckt werden, findet Art. 12 überhaupt keine Anwendung, weil hier eine Bezahlung der Gebühren im Sinne des Art. 12 überhaupt nicht vorliegt.

Der Anspruch des Absenders auf Herausgabe des Resterlöses richtet sich nach den Landesgesetzen, daher auch der Anspruch auf etwa irrig zuviel zurückbehaltene Gebühren.

Für diese Ansprüche sind somit die Verjährungsvorschriften der Landesgesetze maßgebend.

Auch hinsichtlich der Unterbrechung der, der einjährigen Verjährung gemäß Art. 12 unterliegenden Ansprüche entscheiden die Landesgesetze, und zwar des Landes, wo der Anspruch erhoben wird. Im Art. 12 ist ausdrücklich auf die diesbezügliche Bestimmung des Art. 45 al. 3 hingewiesen.

Dies alles gilt, wie früher bemerkt, auch für die Ansprüche der Bahn aus Art. 12.

Auf Art. 46 ist im Art. 12 nicht besonders hingewiesen,

es versteht sich aber von selbst, daß die gemäß Art. 12 verjährten Ansprüche auch nicht im Wege der Einrede oder Widerklage geltend gemacht werden können.

Die Verjährungsvorschriften des Art. 12 sind eine Neuerung gegenüber dem deutschen Frachtrechte, welches eine besonders kurze Verjährung der betreffenden Ansprüche nicht kennt, für welche vielmehr durchwegs die gewöhnlichen landesgesetzlichen Bestimmungen über die Verjährung gelten.

VIII. Der Rückgriff der Bahnen untereinander.

Uebk. Art. 47 bis 54 incl.
Ausf.Bst. § 10.
Schlußpt. P. III.

Oesterr.-ungar. Transport-Uebk. Theil II.
Uebk. zum Vereins-BR. Art. 25, 29 u. 30.

Die Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander sind im Gebiete des deutschen Frachtrechtes seitens des Staates nicht besonders geregelt.

Rücksichtlich der intl. Transporte versteht sich dies von selbst, da solche derzeit überhaupt einer gesetzlichen Regelung entbehren. Aber auch bezüglich der internen Transporte beschränken sich die staatlichen Vorschriften in Oesterreich und Deutschland nur auf jene Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander, an welchen auch das Publicum interessirt ist, so im Art. 401 bezw. 429 HGB. im Zusammenhalt mit § 46 des internen BR. (siehe oben bei Art. 27), betreffend die Zwangsgemeinschaft der Bahnen und die Rechtsfolgen der Solidarhaftung der Bahnen gegenüber dem Publicum und im Art. 412 HGB. (s. oben bei Art. 23), betreffend den Verlust des Rückgriffs gegen die Vormänner für die ohne Einhebung der Gebühren bezw. ohne Ausübung des Pfandrechtes abliefernde Bahn.

Alle andern aus der Zwangsgemeinschaft sich ergebenden, nur die Bahnen berührenden Rechtsfragen, insbesondere über den Rückgriff für geleistete Entschädigungen, sind den Bahnen

zur selbständigen Regelung im Wege der Vereinbarung überlassen. Haben doch die Bahnen selbst das größte Interesse, ihre gegenseitigen Ansprüche in möglichst einfacher und coulanter Weise zu reguliren und etwaige Streitigkeiten unter Ausschluß des Rechtsweges durch Schiedsgerichte zu schlichten.

Gegen unbillige Bestimmungen bietet die auch für die Vereinbarungen der Bahnen erforderliche Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde einen hinreichenden Schutz.

So sind die Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander in Oesterreich-Ungarn durch das österr.-ung. Transportübereinkommen, zweiter Theil, in Deutschland durch das Uebk. zum Vereins-BR. geordnet. Rückgriffsstreitigkeiten unter den Bahnen werden in Oesterreich durch die sog. Reclamationsconferenzen, in Deutschland durch Commissionen entschieden.

Rücksichtlich der aus intl. Transporten entspringenden Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander ist in den Vereinbarungen, ohne welche intl. Transporte derzeit überhaupt unmöglich sind, vorgesehen.

Der Rechtsweg ist für Streitigkeiten unter den Bahnen fast durchwegs ausgeschlossen, damit nur sachverständige Schiedsrichter nach freiem Ermessen entscheiden und eine endgiltige Entscheidung ohne besondere Förmlichkeiten möglichst schnell und kostenlos erfolge.

Speciell für den sog. Vereinsverkehr, also insbesondere zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland ist hinsichtlich der Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander das Uebk. zum Vereins-BR. maßgebend und die sog. Vereinsgütercommission zur Entscheidung von frachtrechtlichen Streitigkeiten unter den Vereinsbahnen berufen.

Auch die Redactoren des intl. Uebk. waren darüber einig, daß es das Natürlichste und Richtigste sei, die Regelung der die Bahnen allein betreffenden Rechtsverhältnisse diesen selbst zu überlassen und haben dieser Ueberzeugung im Uebk. wiederholt Ausdruck gegeben, insbesondere im Art. 54.

Allein man mußte darauf Rücksicht nehmen, daß in Folge

der vom intl. Uebk. neubegründeten Zwangsgemeinschaft aller Vertragsbahnen in Hinkunft Rechtsbeziehungen zwischen Bahnen entstehen können, unter denen keine Vereinbarungen bestehen. Um die Vertragsbahnen in solchen Fällen nicht einer vollständigen Rechtsunsicherheit preiszugeben, mußten wenigstens für die wichtigsten Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander, und zwar nicht nur in materieller, sondern auch in processualer Beziehung einheitliche, wenngleich nur dispositive Normen im intl. Uebk. aufgestellt werden.

Dies ist hinsichtlich der beiden wichtigsten hier in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse geschehen, und zwar

1. bezüglich der Abrechnung und Bezahlung der sog. frachtbrieflichen Forderungen der am Transport betheiligten Bahnen;
2. bezüglich des sog. Rückgriffes für die an Parteien geleisteten Entschädigungen.

Die Rechtsfragen ad 1. sind im Art. 23 (Abschnitt I) behandelt, zur Erleichterung der Einziehung rückständiger Forderungen ist auch das Centralamt berufen.

Mit den Rechtsfragen ad 2. befassen sich die Art. 47 bis 54 incl., welche den Gegenstand dieses Abschnittes bilden.

Die Art. 47 bis 49 incl. enthalten materielle Rechtsnormen, die Art. 50 bis 53 incl. vorzugsweise Proceßvorschriften für Rückgriffsstreitigkeiten unter den Bahnen.

Rückgriffsprocesse dürften aber eine große Seltenheit bilden, weil die Bahnen, selbst wenn früher keine Vereinbarungen unter ihnen bestanden haben, eine schiedsrichterliche Entscheidung der processualen gewiß vorziehen werden.

Dazu kommt, daß auch das Centralamt zur Entscheidung von Streitigkeiten unter den Bahnen auf Begehren der Parteien ermächtigt bezw. verpflichtet ist.

Wir werden uns daher bei den Proceßvorschriften der Art. 50 bis 53, welche einen mehr akademischen Werth haben und überdies nicht in den Rahmen unserer Rechtsvergleichung passen, nur auf wenige Bemerkungen beschränken.

Die materiellen Rückgriffsnormen sind den Bestimmungen des Uebk. zum Vereins-BR. nachgebildet. Art. 54, welcher die dispositive Natur des Art. 47 bis 53 betont, werden wir deshalb zuerst betrachten.

1. Die Zulässigkeit besonderer Vereinbarungen über den Rückgriff.

Uebk. **Art. 54.**

Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Daß die Bestimmungen des intl. Uebk. über die Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander zumeist dispositiver Natur sind, wurde bereits im ersten Theil besprochen, zugleich aber erwähnt, daß mit Rücksicht auf das Princip der absoluten Wirksamkeit stets eine ausdrückliche oder doch mindestens, wie im Art. 23, eine stillschweigende Gestattung anderweitiger Vereinbarungen der Bahnen erforderlich ist, andernfalls die Bestimmungen des intl. Uebk. nicht abgeändert werden dürfen. In diesem Sinne ist Art. 54 nicht überflüssig, sondern nothwendig, um den Bahnen die Befugniß zu wahren, im Voraus, d. i. ein- für allemal oder im einzelnen Falle Vereinbarungen über den Rückgriff zu treffen, welche einen andern Inhalt haben als die Art. 47—53.

Letztere werden also nur dann und insoweit zur Anwendung kommen, als anderweitige Vereinbarungen der Bahnen fehlen. Diese sind selbstverständlich den landesgesetzlichen Vorschriften, namentlich in Bezug auf die staatliche Genehmigung, unterworfen. Man hielt es für überflüssig, im Art. 54 hievon Erwähnung zu thun. Um aber jeden Zweifel hintanzustellen, daß die staatlichen Hoheitsrechte durch Art. 54 nicht beeinträchtigt werden, wurde der bereits bei Art. 11 und Art. 35 erwähnte P. III des Schlußpt. geschaffen. In den Protokollen ist hierauf ausdrücklich hingewiesen.

2. Das materielle Rückgriffsrecht.

Uebk. **Art. 47.**

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.

2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldtragenden Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.

3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadenersatz geleistet hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transporte theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

Art. 48.

al. 1.

Die Vorschriften des Artikel 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

(**al.** 2 betrifft die Vertheilung der Lieferfrist; siehe folgende Unterabtheilung.)

Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Bereits im Art. 27, welcher die Solidarhaftung der am Transport betheiligten Bahnen dem Publicum gegenüber als Consequenz des Principes der Zwangsgemeinschaft statuirt, zugleich aber die Passivlegitimation — nicht die Haftung — auf einzelne Transportbahnen beschränkt, ist ausdrücklich betont, daß diese Beschränkung der Passivlegitimation gegenüber den

Parteien den Rückgriff der Bahnen untereinander nicht berührt. Es ist klar, daß die gemäß Art. 27 belangte und zur Zahlung einer Entschädigung verpflichtete Bahn nicht gerade deshalb, weil sie belangt wurde, auch den Ersatz zu tragen hat.

Welcher Bahn eine auf Grund des intl. Uebk. geleistete Entschädigung zur Last fällt, wird durch die sogenannten Rückgriffsbestimmungen festgesetzt. Den Anspruch der Bahn, welche die Entschädigung ausbezahlt hat, gegen jene Bahn, welche die Entschädigung zu tragen hat, nennt man Rückgriff.

Art. 47 geht, ebenso wie das österr.-ung. Transport-Uebk. und wie das Uebk. zum Vereins-BR., von dem Principe aus, daß die Bahn, welche einen Schaden verschuldet hat, für den Ersatz aufzukommen oder — wie sich Art. 47 ausdrückt — „zu haften" habe.

Diese Haftung für den Rückgriff ist ja nicht mit der Haftung gegenüber dem Publicum zu verwechseln. Für den Rückgriff sollten nicht die strengen Haftungsbestimmungen der Art. 30 und 49 angewendet werden, insbesondere sollte nicht der dem Publicum gegenüber zu vertretende Zufall der Bahn allein zur Last fallen, in deren Bereich sich der Zufall ereignet hat, das hieße die Lasten der Zwangsgemeinschaft ins Unerträgliche steigern.

Nur das *Verschulden* der Bahn resp. ihrer Leute soll sie für den Rückgriff haftbar machen.

Ob ein Verschulden vorliegt, ist in concreto zu entscheiden. Das Vorhandensein des Verschuldens hat die rückgriffnehmende Bahn nachzuweisen, insofern es nicht schon im Entschädigungsverfahren festgestellt wurde.

Hat eine Bahn den Schaden allein verschuldet, so haftet sie für denselben ausschließlich, trifft das Verschulden mehrere Bahnen, so haften sie, falls sich der Antheil einer jeden Bahn an dem verschuldeten Schaden ermitteln läßt, nach ihrem Antheil, andernfalls nach Verhältniß der „reinen Fracht", welchen Begriff wir weiter unten erörtern werden.

Für den Fall, daß ein Verschulden nicht erweislich ist,

zieht das intl. Uebk. aus der Zwangsgemeinschaft eine Consequenz in dem Sinne, daß getheiltes Leid halbes Leid sei und läßt sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen den Schaden nach Verhältniß der „reinen Fracht" tragen.

Art. 47 P. 3 enthält jedoch, ähnlich wie das österr.-ung. Transport-Uebk., einen Zusatz, welcher das der Billigkeit entsprechende Princip umstößt und das herbeizuführen geeignet ist, was, wie im Uebk. zum Vereins-BR., verhindert werden sollte, daß die Bahn, in deren Gebiet sich ein der Partei gegenüber zu vertretender Zufall ereignet hat, für den Rückgriff allein hafte.

P. 3 befreit nämlich jene Bahnen von der Theilnahme an der Entschädigung für einen ohne nachweisbares Verschulden entstandenen Schaden, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist. Dieser Nachweis wird sehr leicht sein, wenn sich der verhängnißvolle Zufall erwiesenermaßen auf einer bestimmten Bahnstrecke ereignet hat. In diesem Falle werden alle andern Transport-Bahnen durch den vorerwähnten Beweis von der Haftung befreit und muß jene Bahn, in deren Strecke sich der Zufall ereignete, den ganzen Schaden allein tragen, was dem im P. 1 und 2 aufgestellten Principe, daß nur die schuldige Bahn allein haften soll, widerspricht.

P. 3 behält also bloß dann eine Bedeutung, wenn sich überhaupt nicht nachweisen läßt, wo und wie ein Schaden entstanden ist.

Tritt der Fall der Schadensvertheilung auf alle oder mehrere am Transport betheiligte Bahnen ein, so soll „die reine Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte", den Vertheilungsschlüssel abgeben.

Unter „reine Fracht" ist laut ausdrücklicher Protokollvormerkung (I. S. 84) die tarifmäßige Fracht, d. h. die Expeditions- (Manipulations-) und Streckentaxe mit Ausschluß der Nebengebühren (Wiege-, Aufladegebühren und dergl.) zu verstehen. Der Beisatz, „welche jede Bahn nach dem Tarife ꝛc.

bezogen hätte", will nur besagen, daß es nicht auf die in concreto bezogene, sondern auf die in concreto zu berechnende reine Fracht ankommt; denn bei den meisten Entschädigungen werden die Bahnen die Fracht ganz oder zum Theil rückvergüten bezw. auf die Frachteinhebung verzichten müssen.

Die im Art. 47 aufgestellten Grundsätze über den Rückgriff gelten nicht nur für Entschädigungen wegen Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, sondern laut al. 1 für alle Entschädigungen, welche auf Grund des intl. Uebk. geleistet werden, also z. B. wegen mangelhafter Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften Art. 10, wegen Befolgung bezw. Nichtbefolgung von Dispositionen Art. 15, wegen Unterlassung oder nicht rechtzeitiger Vornahme der Meldung von Ablieferungshindernissen Art. 24, wegen unterlassener Anzeige der Wiederauffindung des als verloren behandelten Gutes Art. 36 u. s. w.

Nicht nur das Vorhandensein der Entschädigungspflicht, sondern auch die Höhe der Entschädigung muß im intl. Uebk. begründet sein, so gehören auch die gemäß Art. 42 zu zahlenden 6 Procent Zinsen, event. die Proceßkosten hieher.

Der erste Satz des Art. 48, welcher besagt, daß die Vorschriften des Art. 47 auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist (recte Lieferfristüberschreitung) Anwendung finden, erscheint nach dem früher Gesagten ganz überflüssig und dient nur zur Vermittlung für den zweiten Satz, der eine Ergänzung zu P. 2 des Art. 47 bildet.

Für den Rückgriff wegen Verspätung lassen sich nämlich die Antheile mehrerer schuldtragender Bahnen nach einem bestimmten Maßstabe messen, und zwar nach der Dauer der in ihrem Bereiche verursachten Lieferfristüberschreitungen. Mehrere schuldtragende Bahnen sollen daher in diesem Falle nicht nach Verhältniß der reinen Fracht, sondern stets nach Verhältniß der Lieferfristüberschreitungen haften.

Art. 48 sagt: „nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß"; ein Ausdruck, der, wie bei Art. 39 und 40 bemerkt, offenbar auf eine

Vermengung der Begriffe „Versäumung", „Versäumniß" und „Verspätung" hinweist. Im französischen Text findet sich auch hier der gleiche Ausdruck „retard" wie in Art. 39 und 40.

Die Versäumniß recte Ueberschreitung der Lieferfrist seitens einzelner Bahnen setzt eine bestimmte Vertheilung der Lieferfrist unter die am Transport betheiligten Bahnen voraus, welcher wir eine besondere, die folgende Unterabtheilung widmen wollen.

Nach Art. 47 bezw. 48 al. 1 hat sich die rückgriffsberechtigte Bahn nur an bestimmte Bahnen wegen bestimmter Antheile zu halten. Die Solidarhaftung aller am Transport betheiligten Bahnen, wie sie gegenüber dem Publicum besteht, findet für den Rückgriff nicht statt. Dies ist, wiewohl fast selbstverständlich, im Art. 49 zur Vermeidung jeden Zweifels ausdrücklich bestimmt.

Um jedoch die rückgriffsberechtigte Bahn nicht den Schaden allein tragen zu lassen, welcher ihr dadurch entsteht, daß eine ersatzpflichtige Bahn zahlungsunfähig wird, bestimmt das Schlußalinea des Art. 47, daß der von einer zahlungsunfähigen Bahn im Rückgriff zu leistende Ersatz von allen Bahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht zu tragen sei.

Auch auf diese Bestimmung wurde schon früher hingewiesen, als wir im ersten Abschnitt die Garantien aufzählten, welche das intl. Uebk. den Bahnen gegen die mißlichen Folgen der Zwangsgemeinschaft gewährt.

3. Die Vertheilung der Lieferfrist unter den Transportbahnen.

al. 2. **Art. 48.**

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Normen.

Ausf.Bst. **§ 10.**

(Zu Art. 48 des Uebereinkommens.)

Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungs-Bestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich

berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a) Die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen:
   a) Die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Localtarif-Bestimmungen sie im gegebenen Falle zuläſſig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

Die Bestimmungen über die Vertheilung der Lieferfrist unter die am Transport betheiligten Bahnen stehen in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Rückgriff und hätten ebensogut, ja vielleicht systematisch richtiger bei Art. 14, der von der Dauer und Berechnung der Lieferfrist handelt, ihren Platz gefunden. Da jedoch die Vertheilung der Lieferfrist nur das Verhältniß der Bahnen untereinander berührt und gemäß Art. 48 al. 1 die Versäumniß (Ueberschreitung) der Lieferfristantheile für die Haftung im Rückgriffswege maßgebend ist, wurden die einschlägigen Bestimmungen im Anschluß an Art. 48 in den Ausf.Best. § 10 behandelt. Art. 48 al. 2 enthält nur den Hinweis auf die Ausf.Best., deren Normen aber bloß „in Ermanglung anderer Vereinbarungen" maßgebend sind.

Es wäre irrig, diesen Vorbehalt der Vereinbarungen in Art. 48 al. 2 mit Rücksicht auf Art. 54 für überflüssig zu halten, denn Art. 54 spricht nur von Vereinbarungen über den

Rückgriff, während sich Art. 48 al. 2 auf Vereinbarungen über die Vertheilung der Lieferfrist bezieht.

Hingegen ist es allerdings unnöthig, daß im § 10 der Ausf.Best. nochmals auf den rein dispositiven Charakter seiner Vorschriften hingewiesen wird. Diese sind im Wesentlichen dem von den Bestimmungen des österr.-ung. Transport-Uebk. abweichenden Art. 25 des Uebk. zum Vereins-BR. nachgebildet und bieten uns keinen Anlaß zu einer eingehenderen Erörterung.

Zu bemerken wäre nur, daß unter der für die Vertheilung der Transportfrist maßgebenden Streckenlänge nicht die factischen, sondern die Tarif-Kilometer zu verstehen sind, was durch das dem Worte Streckenlänge in Parenthese beigefügte Wort „Tariflänge" angedeutet erscheint.

Da nach intl. Uebk. für jede noch so geringe Lieferfristüberschreitung auch ohne Schadensnachweis Ersatz gefordert werden kann (vergl. Art. 40), so ist als haftpflichtfreie Zeit im § 10 der Ausf.Best. nur die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist erwähnt, welche der Versandt-Bahn allein zu gute kommt.

Der Schlußsatz des § 10 Ausf.Best., „daß die in demselben vorgesehene Vertheilung der Lieferfrist nicht in Betracht kommt, wenn die Lieferfrist im Ganzen eingehalten wird", erscheint überflüssig; er will nur ausdrücklich besagen, daß ebenso, wie den Parteien nur bei Ueberschreitung der Gesammtlieferfrist Ansprüche erwachsen, auch die Bahnen bei Einhaltung der Gesammtlieferfrist, wegen allfälliger Ueberschreitung einzelner Lieferfristantheile, Forderungen untereinander nicht geltend machen können.

4. Das Rückgriffsverfahren.

Uebk. **Art. 50.**

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch der Eisenbahnen untereinander ist die im Entschädigungsproceß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgiltige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadensersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden

Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Processe zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffs-Verfahrens mit dem Entschädigungs-Verfahren ist unzulässig.

Art. 53.

Für alle Rückgriffs-Ansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

Sowie das intl. Uebk. die außergerichtliche Geltendmachung bezw. Befriedigung der Parteiansprüche vollständig der freien Vereinbarung überläßt und nur in einem einzigen Falle (im Art. 44) die außergerichtliche Erhebung eines Parteianspruches, d. i. die Reclamation, erwähnt, so ist auch hinsichtlich eines außergerichtlichen Rückgriffsverfahrens im intl. Uebk. nichts enthalten.

Die materiellen Rechtsnormen der Art. 47, 48 und 49 gelten mangels besonderer Vereinbarung auch für das außergerichtliche Rückgriffsverfahren, soweit sich die Bahnen hierüber einigen, andernfalls muß das Gericht entscheiden.

Die Art. 50—53 befassen sich nur mit der gerichtlichen Geltendmachung der Rückgriffsansprüche, dem sogenannten Rückgriffsproceß. Gewisse principielle Bestimmungen werden jedoch auch für das außergerichtliche Rückgriffsverfahren mangels

anderer Vereinbarungen als maßgebend zu betrachten sein, wie wir Aehnliches auch hinsichtlich gewisser Proceßvorschriften für die gerichtliche Geltendmachung von Parteiansprüchen bei Art. 26 und 27 gefunden haben.

An die Spitze der für das Rückgriffsverfahren maßgebenden Principien müssen wir das im Art. 52 enthaltene Verbot der Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren stellen.

Diese Bestimmung dient dem Interesse des Reclamanten, dessen Proceß gegen die Bahn durch die Verbindung mit dem Rückgriffsproceß nicht in die Länge gezogen werden soll.

Die Frage, ob, event. in welcher Höhe dem Reclamanten eine Entschädigung von den ihm in Folge der Zwangsgemeinschaft gleichsam als **ein** Schuldner gegenüberstehenden Bahnen zu zahlen ist, hat mit der Frage, welcher Bahn diese Entschädigung zur Last fällt, nichts zu schaffen, vielmehr bildet die Beantwortung der ersten Frage die Voraussetzung für die Erledigung der zweiten.

Andererseits unterliegt es aber ebensowenig einem Zweifel, daß die im Rückgriffsverfahren haftbare Bahn das größte Interesse an dem Entschädigungsprocesse hat und das Urtheil des ersteren nur dann unbedingt anerkennen muß, wenn sie in der Lage war, ihr Interesse im Entschädigungsprocesse zu wahren.

Daher tritt zu dem ersten Princip der Trennung des Rückgriffsverfahrens vom Entschädigungsverfahren als zweites Princip, daß die im Entschädigungsprocesse erflossene endgiltige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadensersatze und der Höhe der Entschädigung (im französischen Texte heißt es: in quali et quanto) für den Rückgriffsproceß maßgebend sein soll, wenn der im Rückgriffswege haftenden Bahn der Streit verkündet wurde und dieselbe sich in der Lage befand, in dem Processe zu interveniren (Art. 50).

Ein drittes Princip zur Hintanhaltung von Verschleppungen des Rückgriffsverfahrens bestimmt, daß der Rückgriff in **einem** Processe erledigt werden, d. h., daß die rückgriffnehmende Bahn

alle in concreto haftenden Bahnen in einer Klage belangen müsse, so daß sie den Rückgriff gegen eine nicht belangte Bahn verliert; auch darf sie nur die haftenden Bahnen belangen, da der Rückgriff nicht von Bahn zu Bahn, sondern direct von der zahlenden an jede haftende Bahn zu nehmen ist.

Einer im Rückgriffsverfahren verurtheilten Bahn steht ein weiterer Rückgriff gegen eine andere Bahn nicht zu. Hingegen wird der etwaige Rückgriff gegen den Absender oder dritte Personen, Bedienstete 2c. durch das Rückgriffsverfahren natürlich nicht berührt.

Die Folge dieser Principien ist es, daß die im Entschädigungsverfahren belangte Bahn allen am Transport betheiligten Bahnen, deren Haftung nicht im vorhinein zweifellos ausgeschlossen erscheint, den Streit verkünden wird, damit das Urtheil im Entschädigungsverfahren eine sichere Grundlage für den Rückgriffsproceß bilde.

Andernfalls müßte die rückgriffnehmende Bahn erst neuerlich im Rückgriffsprocesse die Verpflichtung zur Entschädigung in der geleisteten Höhe erweisen, und da der Richter im Rückgriffsprocesse anderer Ansicht sein könnte, als der Richter des Entschädigungsprocesses, müßte die Bahn, welche die Entschädigung geleistet hat, event. den Schaden allein tragen.

Wurde der Streit den betheiligten Bahnen in gehöriger Form verkündet und waren dieselben in der Lage, im Entschädigungsprocesse zu interveniren, so müssen sie und der Richter des Rückgriffsprocesses das Urtheil des Entschädigungsprocesses in quali et quanto anerkennen, so daß es sich im Rückgriffsprocesse lediglich um Ermittlung des Verschuldens am Schaden bezw. der Antheile am Ersatze handeln darf.

Ob die Bahnen, denen der Streit in gehöriger Form verkündet wurde, im Entschädigungsprocesse auch thatsächlich intervenirt haben, ist dabei irrelevant, wenn sie nur in der Lage waren zu interveniren.

Die Streitverkündigung ist ein processualer Act, hinsichtlich dessen wir auf das Proceßrecht verweisen müssen.

Ueber die Form der Streitverkündigung entscheidet das Proceßrecht des im Entschädigungsprocesse competenten Gerichtes, doch soll letzteres gemäß Art. 50 die Frist zur Intervention so kurz als möglich bemessen.

Schwierigkeiten dürfte nur der Fall bieten, wenn der Rückgriff gegen Bahnen genommen wird, denen der Streit theils verkündigt, theils nicht verkündigt wurde, indem der Richter theils an das Urtheil des Entschädigungsprocesses gebunden ist, theils über dasselbe sich hinwegsetzen könnte.

Der rückgriffnehmenden Bahn, welche alle haftbaren Bahnen in einer Klage belangen muß, so daß auch nur ein Urtheil über alle Rückgriffsansprüche zu erfließen hat, steht die Wahl unter den Gerichten frei, welche für jeden einzelnen Rückgriffsanspruch competent sind.

Gemäß Art. 53 gilt als Gerichtsstand für Rückgriffsklagen nur das sogenannte Forum domicilii der geklagten Bahn, das heißt, nur der Richter des Wohnsitzes der geklagten Bahn ist für Rückgriffsansprüche competent.

Hier besteht ein bemerkenswerther Unterschied gegenüber dem Art. 27, betreffend den Gerichtsstand für Parteiklagen. Dort wird die Competenz bloß auf die Gerichte des Staates beschränkt, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat, im Uebrigen richtet sich die Competenz nach dem Landesgesetze. Für den Rückgriffsproceß hingegen anerkennt das intl. Uebk., soweit keine Vereinbarungen bestehen, nur das Forum domicilii, schließt also jedes andere, etwa nach dem für die geklagte Bahn maßgebenden Landesgesetze zulässige forum aus.

IX. Allgemeine Proceßvorschriften.

Uebk. Art. 55 u. 56.

Im Anschluß an die processualen Bestimmungen über das Rückgriffsverfahren der Art. 50 bis 53 läßt das intl. Uebk. in den Art. 55 und 56 einige allgemeine Proceßvorschriften folgen, die für alle Processe gelten sollen, welche auf Grund des intl. Uebk. geführt werden.

Diese allgemeinen Vorschriften beziehen sich auf das Proceßverfahren, die Vollstreckbarkeit der Urtheile und die Sicherstellung für die Proceßkosten. Sie bilden einen Beitrag zum intl. Proceßrecht, einem, wie bereits im V. Abschnitt bemerkt, der schwierigsten Rechtsgebiete. Wir werden uns daher bezüglich der allgemeinen Proceßvorschriften der Art. 55 und 56 auch nur auf das Nothwendigste beschränken.

1. Das Proceßverfahren.

Uebk. Art. 55.

Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Proceßrichters.

Art. 55 ist gar zu lakonisch gefaßt. Wenn es nicht aus den Protokollen unzweifelhaft hervorginge, würde man kaum errathen, daß es sich hier um eine allgemeine Vorschrift handelt, welche auf alle Processe Bezug hat, die nach Maßgabe des intl. Uebk. geführt werden.

Der ganze Art. in seiner definitiven Fassung erscheint sogar überflüssig, nachdem ein in den früheren Entwürfen enthaltenes zweites Alinea gestrichen wurde, das eine wichtige Ausnahme von dem ersten, jetzt einzigen Alinea enthielt, nämlich die Beseitigung aller bestimmten landesgesetzlichen Beweisregeln und Anordnung der freien Beweiswürdigung bei Feststellung des Vorhandenseins, der Höhe oder der Vertheilung eines Schadens,

namentlich in den Fällen der Art. 30, 31, 32, 34, 35, 37 bis 41 und 47.

Diese in ängstlicher Wahrung der Autorität der Landesproceßordnungen gestrichene Bestimmung hätte besonders für Oesterreich eine große Bedeutung gehabt, wo noch in den Hauptproceßarten das strenge formale Beweisverfahren herrscht.

Art. 55 bestimmt, daß sich das Verfahren, man ergänze das Proceßverfahren, nach den Gesetzen des Proceßrichters, richtiger nach den für den Proceßrichter geltenden Landesgesetzen zu richten habe, insoweit nicht durch das intl. Uebk. andere Bestimmungen getroffen sind.

Ein Hinweis auf solche Bestimmungen, etwa durch Citirung der betreffenden Art., findet sich in Art. 55 nicht. Gemeint sind offenbar die Bestimmungen:

über die Beweiskraft des Frachtbriefes, Art. 8,

über die Beweislast der Bahnen bezüglich der Befreiung von der Güter-Haftung, Art. 30 und 49,

über die Vermuthungen und Gegenbeweise bezüglich der Beschränkung der Haftpflicht, Art. 31 und 32,

über die Zuläſſigkeit von Einreden und Widerklagen gegen nicht passive legitimirte Bahnen, Art. 28,

über die Unzuläſſigkeit von Einreden und Widerklagen, in welchen erloschene oder verjährte Ansprüche geltend gemacht werden, Art. 46,

endlich die Proceßvorschriften der Art. 50 bis 52 incl. über das Rückgriffsverfahren ꝛc.

Für alle andern Proceßfragen incl. des Beweisverfahrens sind „die Landesgesetze des Proceßrichters“ maßgebend. Welcher Proceßrichter in concreto competent ist, und nach welchen Landesgesetzen sich daher das Proceßverfahren zu richten hat, wird durch die Art. 27 bezw. 53 bestimmt.

2. Die Vollstreckbarkeit der Urtheile, Sicherstellung der Proceßkosten.

Uebk. **Art. 56.**

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines

contradictorischen oder eines Versäumniß-Verfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Processe unterliegt, außer den Proceßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Proceßkosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Die Vollstreckbarkeit (Executionsfähigkeit) von Urtheilen ausländischer Gerichte gehört zu den kritischen Fragen des sog. internationalen Proceßrechtes und ist in den einzelnen Ländern nach verschiedenen Grundsätzen geregelt. Es mußte daher diesfalls eine einheitliche Normirung durch das intl. Uebk. erfolgen, sollte nicht das ganze, in demselben enthaltene Proceßrecht illusorisch werden.

Art. 56 ertheilt den von einem nach Art. 27 resp. 53 competenten Richter in einem auf Grund der Bestimmungen des intl. Uebk. geführten Processe gefällten Urtheilen unter folgenden Bedingungen die Vollstreckbarkeit in dem Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten:

1. daß das Urtheil nach den Landesgesetzen des Proceßrichters definitiv vollstreckbar, also rechtskräftig sein muß, und
2. daß die zur Vollstreckbarkeit in den einzelnen Ländern vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten erfüllt werden.

Was die erste Bedingung betrifft, so sind die „nur vorläufig vollstreckbaren Urtheile", welche noch einem Instanzenzuge unterliegen, von der Vollstreckbarkeit im Auslande ausgeschlossen.

Die zweite Bedingung hat die Bedeutung, daß die Vorschriften der Landesgesetze über die Vollstreckbarkeit ausländischer Urtheile beachtet werden müssen, insoweit sie die formelle Prüfung betreffen. Die materielle Prüfung des Urtheilsinhaltes ist durch Art. 56 unbedingt, also auch da, wo sie die Landesgesetze vorschreiben, verboten.

Ob das Urtheil auf Grund eines contradictorischen oder eines Versäumnißverfahrens erflossen ist, macht keinen Unterschied, wenn nur überhaupt ein gerichtliches Proceßverfahren stattfand. Die charakterisirte Vollstreckbarkeit erleidet eine Ausnahme bezüglich jener Urtheile, welche den Kläger, der im Processe unterliegt, außer zu den Proceßkosten noch zu andern Entschädigungen, sog. Succumbenzgeldern verurtheilen. Solche Urtheile sind im Auslande bloß hinsichtlich der Proceßkosten ohne Weiteres executionsfähig. Bezüglich der Verurtheilung des Klägers zu Succumbenzgeldern bleiben hingegen die Landesgesetze für die Frage der Vollstreckbarkeit des ausländischen Urtheiles in unbeschränkter Wirksamkeit, so daß also auch eine materielle Prüfung solcher Urtheilsbestimmungen stattfinden darf.

In der Praxis dürften derartige Urtheile, die nur wenige Landesgesetze zulassen, kaum oft vorkommen.

Für das im zweiten Alinea des Art. 56 enthaltene Verbot, welches die Forderung einer Sicherstellung für die Proceßkosten bei Klagen, die auf Grund des intl. Frachtvertrages erhoben werden, nicht zuläßt, finden wir in den Protokollen (II S. 131) folgende Motivirung:

„Verschiedene Gesetzgebungen verlangen vom auswärtigen Kläger eine cautio judicatum solvi. Man glaubte, daß es nicht im Geiste des Uebk. liege, die freie Ausübung der den Betheiligten gewährten Klagsrechte in dieser Weise zu beschränken, und hielt eine derartige Beschränkung um so weniger für nothwendig, als die Urtheile überall vollstreckbar sind.“

Auf die bei der dritten Conferenz gemachte Bemerkung, „daß die beiden Texte nicht genau mit einander übereinstimmen, indem der im französischen Texte gebrauchte Ausdruck: „cautio

judicatum solvi", durchaus nicht das Nämliche bedeute, wie der deutsche Ausdruck: „Sicherstellung für Proceßkosten (cautio pro expensis)", wurde der Art. 56 an die Redactionscommission gewiesen. Allein in den definitiven Entwürfen findet sich ganz unverändert im französischen Texte die „cautio judicatum solvi" in Parenthese, und im deutschen Text „die Sicherstellung für die Proceßkosten".

Auch wären in al. 2 des Art. 56 die Worte „bei Klagen, welche auf Grund des intl. Frachtvertrages erhoben werden", sinn- und sachgemäß in Uebereinstimmung mit al. 1 durch die Worte „welche auf Grund der Bestimmungen des intl. Uebk. erhoben werden", zu ersetzen gewesen, insbesondere mit Rücksicht auf die Rückgriffsklagen, für welche der Wortlaut des al. 2 nicht zutrifft.

Dritter Theil.

Das Centralamt.

I. Einleitende Bemerkungen.

Bereits in dem Entwurfe der deutschen Commissarien, der, wie bekannt, zum größten Theile die Grundlage für die definitiven Entwürfe abgab, wurde die Bildung eines internationalen Gerichtshofes für Rückgriffsstreitigkeiten unter den Eisenbahnen empfohlen. Ferner wurde in der Erwägung, „daß die fortschreitende Entwicklung der Eisenbahnen und die wechselnden Anforderungen des Verkehrs eine fortwährende, allmälige Revision der internationalen Vereinbarungen erheischen", die Einsetzung einer ständigen, nach Bedürfniß zusammentretenden Commission in Vorschlag gebracht, deren Aufgabe es wäre, darüber zu wachen, ob die Bestimmungen des intl. Uebk. jeweilig den Anforderungen der Lage entsprechen und erforderlichenfalls geeignete Anträge an die Vertragsstaaten zu stellen.

Dieser Anregung folgend, wurde auf der I. Berner Conferenz die Einsetzung einer solchen internationalen Commission beschlossen, welche die angeführten Aufgaben erfüllen und bei Einverständniß aller betheiligten Bahnen Rückgriffsstreitigkeiten endgiltig entscheiden sollte. Auch wollte man ihr die Befugniß ertheilen, solche Bahnen, welche im Interesse der andern Vertragsbahnen als zur Theilnahme an internationalen Transporten nicht mehr geeignet erscheinen, unbedingt oder bedingungsweise vom internationalen Verkehre auszuschließen.

Die Errichtung eines für Rückgriffsstreitigkeiten der Bahnen ausschließlich competenten internationalen Gerichtshofes wurde gleich vom Anfang an als ein erstrebenswerthes, vorläufig jedoch unerreichbares Ideal bezeichnet, „weil ein solcher Gerichtshof bei dem großen Umfange der betheiligten Länder (recte Bahnen) seiner Aufgabe voraussichtlich nicht genügen könnte und überdies eine gefährliche Beschränkung der staatlichen Hoheitsrechte bilden würde".

Auch die projectirte internationale Commission fand wenig Beifall bei den Vertragsstaaten, und dies vermuthlich nicht nur wegen ihrer zu weitgehenden und nicht genügend bestimmten Befugnisse, sondern auch wegen der vorgeschlagenen schwerfälligen Organisation, von der wir nur erwähnen wollen, daß die Commission aus je zwei von jedem Vertragsstaate ernannten Mitgliedern bestehen, daß ihre Leitung jedes Jahr einem andern Vertragsstaate zufallen und ihre ordentliche Versammlung nur einmal im Jahre stattfinden sollte.

Es wurde daher auf der II. Berner Conferenz die Einsetzung der internationalen Commission fallen gelassen und dafür die von Frankreich beantragte Errichtung eines ständigen Centralamtes mit einem genau umschriebenen Wirkungskreis beschlossen.

Als Zweck des Amtes wurde nicht mehr, wie für die Commission, die Ueberwachung der jeweiligen Angemessenheit der Bestimmungen des intl. Uebk. und die Stellung von Abänderungsanträgen, sondern die Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. bezeichnet.

Die Commission hätte in Vielem die Initiative zu ergreifen gehabt, das Centralamt hingegen ist in erster Linie als ein Amt gedacht, dem die Behandlung gewisser ihm übertragener Agenden, aber keine unmittelbare Initiative zukommt, welche den Vertragsstaaten vorbehalten bleibt. Wir werden jedoch sehen, daß die Befugnisse des Centralamtes demselben einen starken mittelbaren Einfluß auf die Initiative der Vertragsstaaten einräumen.

Art. 57 bezeichnet die Aufgaben, welche das Centralamt zur Erreichung seines Zweckes zu erfüllen hat.

Art. 58 behandelt ausführlicher die Mitwirkung des Centralamtes bei der Aufnahme einer neuen Bahn in die Liste der Vertragsbahnen, sowie bei der Streichung einer Vertragsbahn aus dieser Liste (vergl. zweiten Theil bei Art. 1).

Ein besonderes Reglement soll laut Art. 57 den Sitz, die Zusammenstellung und Organisation des Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Dieses Reglement (Entwurf II) enthält jedoch außerdem mehrere Bestimmungen in Bezug auf die Art, in welcher das Centralamt einzelne seiner Aufgaben erfüllen soll. Speciell Art. III des Reglements, den wir schon im ersten Theil kennen gelernt haben, birgt auch noch die allgemeine Rechtsnorm über den allfälligen Eintritt der Staatsgarantie für gewisse Forderungen der Vertragsbahnen untereinander.

Bei der folgenden Besprechung der Bestimmungen des intl. Uebk. über das, als ein ganz neues Institut zu errichtende Centralamt handelt es sich nicht so sehr um einen Commentar, noch um einen Vergleich mit etwa im Gebiete des deutschen Frachtrechtes bestehenden Einrichtungen, sondern lediglich darum, ein Zukunftsbild des Centralamtes zu entwerfen.

Wir werden uns daher von der im zweiten Theil befolgten Methode lossagen und den Gegenstand, nach Voranstellung des Textes aller einschlägigen Normen des intl. Uebk., in folgender Weise darstellen.

Zuerst werden wir den Zweck und die Aufgaben, sodann die Organisation des Centralamtes erörtern und schließlich eine Würdigung dieses projectirten neuen internationalen Institutes versuchen.

II. Die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über das Centralamt.

Uebk. (Entwurf I). Art. 57.

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschließenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniß zu bringen;
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlaß vorliegt, den vertragschließenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Conferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen untereinander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 58.

Das im Artikel 57 bezeichnete Centralamt hat die Mittheilungen der Vertragsstaaten in Betreff der Hinzufügung oder der Streichung von Eisenbahnen in den in Gemäßheit des Artikel 1 aufgestellten Listen entgegenzunehmen.

Der wirkliche Eintritt einer neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt erst nach einem Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungs-Schreibens des Centralamtes.

Die Streichung einer Eisenbahn wird von dem Centralamte vollzogen, sobald es von einem der Vertragsstaaten davon in Kenntniß gesetzt wird, daß dieser festgestellt hat, daß eine ihm angehörige und in der von ihm aufgestellten Liste verzeichnete Eisenbahn aus finanziellen Gründen oder in Folge einer thatsächlichen Behinderung nicht mehr in der Lage ist, den Verpflichtungen zu entsprechen, welche den Eisenbahnen durch das gegenwärtige Uebereinkommen auferlegt werden.

Jede Eisenbahn-Verwaltung ist, sobald sie Seitens des Centralamtes die Nachricht von der erfolgten Streichung einer Eisenbahn erhalten hat, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

(Entwurf II.)

Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes.

Art. I.

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Geschäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratifications-Urkunden und in der Art geschritten werden, daß das Amt die ihm übertragenen Functionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von 100,000 Franken nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Art. II.

Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschließenden Staaten, sowie von den Eisenbahn-Verwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

Das Verzeichniß der einzelnen im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Gegenstände, sowie allfällige Abänderungen dieses Verzeichnisses, welche später von einzelnen der vertragschließenden Staaten vorgenommen werden, sind mit thunlichster Beschleunigung dem Centralamte zur Kenntniß zu bringen, welches dieselben sofort allen vertragschließenden Staaten mittheilen wird.

Was die im Art. 2 des Uebereinkommens unter Ziffer 2 bezeichneten Gegenstände betrifft, so wird das Centralamt von jedem der vertragschließenden Staaten die erforderlichen Angaben begehren und den anderen Staaten mittheilen.

Art. III.

Auf Verlangen jeder Eisenbahn-Verwaltung wird das Centralamt bei

Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem Centralamte zur Kenntniß gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren, oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, daß die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der Forderung zu Handen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb 14 Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, daß er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, die Eisenbahn nicht aus der Liste streichen zu lassen beabsichtigt, so wird angenommen, daß der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

III. Der Zweck und die Aufgaben des Centralamtes.

Als Zweck des Centralamtes ist im Eingang des Art. 57 nur die Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. bezeichnet. Wie sich aber schon aus den Punkten 4 und 2 des Art. 57 ergiebt, hat das Centralamt noch andern, höheren Zwecken zu dienen, nämlich der Verbesserung des im intl. Uebk.

codificirten intl. Eisenbahnfrachtrechtes und außerdem der Entwicklung des intl. Transportwesens überhaupt.

In diesen beiden Richtungen hat auch die gesammte Verkehrswelt ein bedeutendes Interesse an den Leistungen des Centralamtes, während sich die im Art. 57 gedachte Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. durch das Centralamt nur auf die Verhältnisse der Vertragsstaaten und der Vertragsbahnen untereinander bezieht.

Die auf diese Wirksamkeit des Centralamtes bezüglichen Normen berühren das Publicum theils gar nicht, wie die P. 3 und 5 des Art. 57, betreffend die Entscheidung von Rückgriffsstreitigkeiten und die Vermittlung bei Regulirung der Forderungen der Bahnen untereinander, theils nur indirect, wie P. 1 des Art. 57, betreffend die Publication von Mittheilungen, die für die Ausführung des intl. Uebk. von Belang sind. Dem Publicum werden diese Mittheilungen erst seitens der Vertragsstaaten oder Bahnen officiell bekannt gegeben.

Nach der angedeuteten Verschiedenheit des Zweckes werden wir nun die Aufgaben des Centralamtes in folgender Gruppirung betrachten.

1. Die Aufgaben in Bezug auf die Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk.
2. Die Aufgaben in Bezug auf die Verbesserung des intl. Uebk.
3. Die Aufgaben in Bezug auf die Förderung des intl. Transportwesens.

1. Die Aufgaben des Centralamtes in Bezug auf die Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk.

Die Ausführung des intl. Uebk. ist nicht zu verwechseln mit der Ausführung der intl. Transporte, wenngleich letztere den ausschließlichen Zweck des intl. Uebk. bildet.

Zur Ausführung des intl. Uebk. gehört nicht nur die Ausführung der intl. Transporte, sondern auch die Schaffung gewisser allgemeiner Vorbedingungen für die Transportausführung

und die Erledigung der aus der Transportausführung sich ergebenden Consequenzen.

Die Ausführung der intl. Transporte ist Sache der Vertragsbahnen, die selbst für die Erleichterung und Sicherung derselben die geeigneten Mittel ergreifen müssen. Die auf die Transportausführung bezüglichen Rechte und Pflichten gegenüber dem Publicum sind durch das intl. Uebk. geregelt und zur Entscheidung diesfälliger Streitigkeiten nur die ordentlichen Gerichte berufen.

Dem Wirkungskreise des Centralamtes ist die Ausführung der einzelnen intl. Transporte und das Rechtsverhältniß zwischen den Vertragsbahnen und dem Publicum entzogen.

Hingegen kann und soll das Centralamt zur Erleichterung und Sicherung bei Erstellung jener erwähnten Vorbedingungen und bei der Erledigung der angedeuteten Folgen der Transportausführung beitragen.

Diese Vorbedingungen zu schaffen, diese Folgen der Transportausführung, oder sagen wir es gleich, der Zwangsgemeinschaft der Bahnen zu sichern, sind wohl in erster Linie die Vertragsstaaten bezw. Vertragsbahnen berufen.

Wir wollen nun näher betrachten, was die Vertragsstaaten und Vertragsbahnen in diesem Sinne, also mit Ausschluß der Transportausführung selbst, zur Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. thun müssen oder thun sollten, und worin die Mitwirkung des Centralamtes besteht.

Was zunächst die Vertragsstaaten betrifft, so ist deren directer unmittelbarer Einfluß auf die Ausführung des einmal in Wirksamkeit getretenen intl. Uebk. ein sehr beschränkter. Er besteht in der Abänderung der Liste der Vertragsbahnen durch Hinzufügung oder Streichung von Bahnen, in Folge dessen das Geltungsgebiet des intl. Uebk. erweitert oder beschränkt wird, was für die Transportpflicht und insbesondere für die Zwangsgemeinschaft, wie schon im ersten Theil ausgeführt, von großer Wichtigkeit.

Da bisher ein allgemeines intl. Publicationsorgan fehlt,

so müßte der eine Abänderung der Liste verfügende Staat nach den bestehenden völkerrechtlichen Gepflogenheiten alle andern Vertragsstaaten direct verständigen, welch' letztere erst die weitere Verständigung der Vertragsbahnen ihres Gebietes zu veranlassen hätten.

Die mit diesem Vorgang verbundenen Unzukömmlichkeiten sind einleuchtend.

Hier soll nun durch die Vermittlung des Centralamtes eine Erleichterung geschaffen werden und wir können sohin, als erste Aufgabe des Centralamtes, die Publication der Veränderungen in der Liste der Vertragsbahnen und zugleich die Evidenzhaltung der Originallisten bezeichnen.

Während der directe Einfluß der Vertragsstaaten auf die Ausführung des intl. Uebk. nur in der Abänderung der Liste besteht, ist ihr indirecter, mittelbarer Einfluß ein sehr großer und überall da vorhanden, wo das intl. Uebk. einzelne Rechtsverhältnisse nicht einheitlich regelt, sondern den Landesgesetzen zur Regelung überweist.

Die Landesgesetze haben bekanntlich in solchen Fällen kraft intl. Uebk. ohne Weiteres auch für intl. Transporte im Sinne des Uebk. Geltung, ohne daß es zu ihrer Wirksamkeit und Beachtung seitens der Gerichte in den anderen Vertragsstaaten einer Einflußnahme oder auch nur einer Verständigung der letzteren bedarf. Die Giltigkeit solcher Landesgesetze für intl. Transporte hängt lediglich von der Giltigkeit bezw. gehörigen Publication nach Maßgabe der eigenen Verfassungsgesetze des betreffenden Staates ab.

Wir haben die nachtheiligen Wirkungen der Anwendung verschiedenartiger, den Betheiligten meist unbekannter Gesetze auf die Ausführung des intl. Uebk. bereits im ersten Theil kennen gelernt; dazu kommt, daß die Vertragsstaaten durch das intl. Uebk. im Allgemeinen nicht verpflichtet sind, sich die in Rede stehenden Gesetzesbestimmungen gegenseitig mitzutheilen. Es ist jedoch anzunehmen und wurde von den Redactoren vorausgesetzt, daß sich die Vertragsstaaten auch ohne ausdrückliche

Verpflichtung wenigstens solche Veränderungen ihrer Landesgesetze bekannt geben werden, welche für die Ausführung der intl. Transporte von Wichtigkeit sind, damit die fremden Vertragsbahnen und auch das Publicum vor Irrungen und die eigenen Vertragsbahnen vor Anständen bewahrt bleiben.

Die allgemeine Kenntniß jener Bestimmungen der Landesgesetze, welche für den Ausschluß von Gütern von der Beförderung nach intl. Uebk. maßgebend sind, hat man sogar mit Recht für so wichtig erachtet, daß man die Vertragsstaaten im Art. II des Reglements (Entwurf II) zur schleunigen gegenseitigen Mittheilungen der einschlägigen Bestimmungen verpflichtet hat.

Auch zur Erleichterung dieser obligatorischen, sowie der anderweitigen facultativen Mittheilungen der Vertragsstaaten unter einander und an die Vertragsbahnen hat das Centralamt aus gleichen Gründen, wie bei den Mittheilungen über Veränderungen in den Listen, mitzuwirken, so daß sich uns als seine 2. Aufgabe die Publication der auf die Ausführung des intl. Uebk. bezüglichen Mittheilungen der Vertragsstaaten ergiebt.

Wenden wir uns nun der Thätigkeit der Vertragsbahnen zu, welche auf die Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. (mit Ausschluß der Transportausführung selbst) gerichtet ist. Diese Thätigkeit der Vertragsbahnen kann zum Gegenstande haben

1. die allgemeinen Voraussetzungen der Anwendung des intl. Uebk., also das Geltungsgebiet desselben;
2. die allgemeinen reglementarischen und Tarifbestimmungen, insofern sie kraft intl. Uebk. für dessen Ausführung bezw. für die intl. Transporte maßgebend sind;
3. die aus dem intl. Verkehr sich ergebenden Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander, zu deren Regelung die Vertragsbahnen allerdings auch nach intl. Uebk. in erster Linie selbst berufen erscheinen, indem die diesbezüglichen Vorschriften des intl. Uebk. nur dispositiver Natur sind.

ad 1. Die Listen der Vertragsbahnen, deren Verfassung und Abänderung ein ausschließliches Recht der Vertragsstaaten bildet, enthalten, wie wir im ersten Theil erfahren haben, nur die Bezeichnung der Eisenbahnlinien, eventuell nur ganzer Gruppen und Netze von Linien derselben Verwaltung, sowie eine Eisenbahnkarte. Auch Veränderungen der Listen beziehen sich nur auf Linien.

Für die zweckentsprechende Ausführung des intl. Uebk. genügt jedoch die Kenntniß der Vertragslinien und deren Verwaltungen nicht, sondern wird die Kenntniß aller Vertragsstationen und deren Befugniß in Bezug auf den allgemeinen oder beschränkten Güterverkehr für alle Vertragsbahnen bezw. deren Stationen erforderlich, um die Verweigerung möglicher und die Zulassung unausführbarer Transporte hintanzuhalten. Solche Kenntnisse lassen sich nun weder aus den Listen, noch aus den zugehörigen Eisenbahnkarten vollständig schöpfen. Es werden also die Vertragsbahnen im eigenen Interesse zur Vermeidung von Anständen dafür Sorge tragen müssen, daß sie und ihre Stationen die früher als nothwendig bezeichneten Daten bezüglich aller Vertragsbahnen kennen, so auch die beständigen Veränderungen in den Stationsnamen, die Eröffnung neuer, die Auflassung bestehender Stationen, Abänderungen der Befugnisse einzelner Stationen 2c. 2c.

Ohne ausdrückliche Verpflichtung seitens des intl. Uebk. werden sich die Vertragsbahnen diese Daten doch zweifellos mittheilen und das Centralamt ist zur Erleichterung auch dieser officiellen Mittheilungen berufen, worin wir die 3. Aufgabe des Centralamtes erblicken.

ad 2. Das ad 1 hinsichtlich des räumlichen Geltungsgebietes des intl. Uebk. Gesagte gilt auch für die allgemeinen Tarifvorschriften der einzelnen Vertragsbahnen, insofern sie kraft intl. Uebk. für die Ausführung desselben maßgebend sind.

Auch diese Vorschriften werden oder sollten sich die Vertragsbahnen ohne ausdrückliche Verpflichtung gegenseitig bekannt geben, und dem Centralamt fällt somit als 4. Aufgabe

die Vermittlung der officiellen Verständigung der Vertragsbahnen von deren für die Ausführung des intl. Uebk. wichtigen internen Vorschriften zu.

ad 3. Wir haben im ersten und zweiten Theil die Garantien kennen gelernt, welche das intl. Uebk. zur Milderung der für die Vertragsbahnen normirten Zwangsgemeinschaft geschaffen hat. Wir wissen ferner, daß das intl. Uebk. die beiden wichtigsten Rechtsverhältnisse der Bahnen untereinander, betreffend den Rückgriff und die Hereinbringung der aus intl. Transporten herrührenden Forderungen, durch dispositive Normen zu regeln, für nöthig erachtet hat (vergl. allgemeine Bemerkungen zum Abschnitt VIII des zweiten Theiles).

Auch das Centralamt ist berufen, im Interesse der Erleichterung und Sicherung dieser für das Fortbestehen des intl. Uebk. bezw. für die dauernde, anstandslose Ausführung desselben bedeutsamen Rechtsbeziehungen der Bahnen untereinander zu wirken, wenn es von den Vertragsbahnen angerufen wird.

Es ergeben sich uns hier zwei weitere Aufgaben des Centralamtes, und zwar 5. die Entscheidung von Rückgriffsstreitigkeiten und 6. die Vermittlung bei Regulirung der vorerwähnten Forderungen.

Die bisher aufgezählten sechs Aufgaben des Centralamtes setzen eine Initiative der Vertragsstaaten oder der Vertragsbahnen voraus. Das Centralamt kann jedoch zur Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. auch spontan dadurch beitragen, daß es alle diesem Zwecke dienlichen Normen und Daten im Vertragsgebiete sammelt und geordnet veröffentlicht, ohne daß es hierzu seitens der Vertragsstaaten oder Vertragsbahnen eine Anregung abwarten müßte. Im Gegentheil kann das Centralamt den Vertragsstaaten und Vertragsbahnen die Anregung zu allgemein wissenswerthen und deshalb zu publicirenden Mittheilungen geben.

Diese hier vom Gesichtspunkte der Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. in Betracht gezogene

weitere Aufgabe des Centralamtes hängt jedoch so innig mit jener Aufgabe zusammen, die wir oben als die der „Förderung des intl. Transportwesens“ bezeichnet haben, daß wir sie erst mit letzterer gemeinsam behandeln wollen.

Von den hieher gehörigen, früher aufgezählten sechs Aufgaben des Centralamtes lassen sich die vier ersten in eine Gruppe zusammenfassen, so daß sich uns zur eingehenderen Erörterung folgende 3 Hauptaufgaben des Centralamtes in Bezug auf die Erleichterung und Sicherung der Ausführung des intl. Uebk. ergeben.

a. Das Centralamt hat die officielle Publication der Entschließungen der Vertragsstaaten und die officielle Anzeige der Mittheilungen der Vertragsbahnen, insoweit sie für die Ausführung des intl. Uebk. von Belang sind, zu besorgen.

Art. 57 P. 1 und Art. 58.

b. Das Centralamt hat über Verlangen der Parteien als Schiedsgericht in Streitigkeiten der Vertragsbahnen untereinander zu entscheiden.

Art. 57 P. 3.

c. Das Centralamt hat die durch den intl. Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Vertragsbahnen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Vertragsbahnen untereinander zu fördern.

Art. 57 P. 5.

a. Die officiellen Publicationen und Anzeigen des Centralamtes.

Diese setzen officielle Mittheilungen der Vertragsstaaten bezw. Vertragsbahnen voraus, deren Gegenstände wir bereits sattsam erörtert haben. Die Verpflichtung der Vertragsstaaten bezw. Bahnen zu solchen Mittheilungen ist im Art. II des Reglements (Entwurf II) im Allgemeinen ausgesprochen. Ein-

zelne dieser Mittheilungen sind überdies durch Specialbestimmungen ausdrücklich vorgeschrieben. So erhellt aus den al. 1 und 3 des Art. 58 die Verpflichtung der Vertragsstaaten, ihre Entschließungen über die Aufnahme einer neuen Bahn in die Liste der Vertragsbahnen bezw. über die Streichung einer Bahn aus der Liste dem Centralamte zur Publication mitzutheilen.

Die Anzeige eines Vertragsstaates von der Aufnahme einer neuen Bahn in die Liste hat das Centralamt nach dem Wortlaute des Art. 58 al. 2 den andern Vertragsstaaten, mit Rücksicht auf Art. 57 P. 1, Art. 58 al. 4 und Art. II al. 1 des Reglements, aber auch unzweifelhaft allen Vertragsbahnen mitzutheilen.

Die neue Bahn ist erst einen Monat vom Datum der Publication des Centralamtes von diesem in die Originalliste einzutragen, weil gemäß Art. 58 al. 2 erst mit diesem Zeitpunkt der Eintritt der neuen Vertragsbahn in den intl. Transportdienst erfolgt.

Hingegen hat das Centralamt die ihm seitens eines Vertragsstaates mitgetheilte Streichung einer Vertragsbahn in der Originalliste sofort vorzunehmen und hievon nach dem Wortlaut des Art. 58 al. 4 sämmtliche Vertragsbahnen, mit Rücksicht auf Art. 57 P. 1, Art. 58 al. 2 und Art. II al. 1 des Reglements, aber unzweifelhaft auch die Vertragsstaaten zu verständigen. Es wäre gar nicht einzusehen, warum die Aufnahme einer neuen Bahn nur den Vertragsstaaten, die Streichung einer Bahn nur den Vertragsbahnen sollte bekannt gegeben werden. An allen Veränderungen der Listen haben die Staaten und Bahnen das gleiche Interesse.

Die Wirkungen der Publication, betreffend die Streichung einer Bahn aus der Liste, sind im al. 4 des Art. 58 in der Weise festgesetzt, daß für Transporte von bezw. nach der gestrichenen Bahn die Transportpflicht und Zwangsgemeinschaft der Vertragsbahnen sofort aufhört, dies jedoch ohne Rückwirkung auf die zur Zeit der Benachrichtigung in der Ausführung begriffenen Transporte.

Eine zweite Verpflichtung zu Mittheilungen der Vertragsstaaten an das Centralamt behufs weiterer Publication enthält Art. II al. 2 und 3 des Reglements, und zwar bezüglich der gemäß Art. 2 des Uebk. „ausgeschlossenen" Güter.

Das Verzeichniß der nach Ziffer 1 und 3 des Art. 2 ausgeschlossenen, d. i. der postzwangspflichtigen, und der aus Gründen der öffentlichen Ordnung verbotenen Gegenstände, ebenso alle Aenderungen dieses Verzeichnisses sollen die Vertragsstaaten ohne Weiteres dem Centralamte mittheilen, welches nach dem Wortlaut des Art. II al. 2 des Reglements die anderen Vertragsstaaten, aus den bezüglich der Aenderung der Listen der Vertragsbahnen oben angeführten Gründen aber auch unzweifelhaft die Vertragsbahnen sofort zu verständigen, also die officielle Publication der genannten Verzeichnisse und deren Abänderungen vorzunehmen hat.

Auch die Angaben bezüglich der sub Ziffer 2 des Art. 2, und zwar wegen ihres Umfanges, Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit nach der Anlage oder dem Betriebe der einzelnen Bahnen ausgeschlossenen Gegenstände sind die Vertragsstaaten dem Centralamte behufs Publication mitzutheilen verpflichtet. Doch sind diese Angaben nach dem Wortlaut des Reglements Art. II al. 4 erst seitens des Centralamtes von den einzelnen Vertragsstaaten abzuverlangen. Ein stichhaltiger Grund für diese Anordnung ist nicht zu finden, und dürften, ja sollten auch die Angaben bezüglich der nach Ziffer 2 des Art 2 ausgeschlossenen Gegenstände und die einschlägigen Aenderungen, z. B. der sog. Ladeprofile, Maximalcurven u. s. w., ohne Aufforderung dem Centralamte zur Publication bekannt gegeben werden.

Hiermit dürfte die Zahl der hier in Betracht kommenden speciellen obligatorischen Mittheilungen an das Centralamt erschöpft sein.

Die Auswahl der weiteren officiellen Mittheilungen an das Centralamt, zu denen die Vertragsstaaten und Vertragsbahnen nach Art. II des Reglements im Allgemeinen ver-

pflichtet sind, ist dem Ermessen der Staaten und Bahnen überlassen. Die Arten solcher Mittheilungen haben wir bereits früher kategorieweise aufgezählt.

Die officiellen Mittheilungen hat das Centralamt unbedingt und unverweilt den anderen Vertragsstaaten und Bahnen zu publiciren, eine Prüfung und Sichtung der ihm zur Publication zugewiesenen officiellen Mittheilungen steht dem Amte nicht zu, *für officielle Mittheilungen ist es also lediglich eine Art Publicationsorgan oder Centralexpedit.*

Wir werden sehen, daß dem Centralamt hinsichtlich der bei der Aufgabe in Bezug auf die Förderung des intl. Transportwesens zu erörternden nicht officiellen Mittheilungen, für welche sich Art. 57 des Ausdrucks „Nachrichten" bedient, eine maßgebendere Rolle zufällt.

Ueber die Form der officiellen Mittheilungen werden wir bei der Organisation des Centralamtes zurückkommen.

b. *Die Entscheidung von Streitigkeiten unter Vertragsbahnen.*

Außer der Vorschrift des Art. 57 P. 3, daß das Centralamt auch die Aufgabe habe, „auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander abzugeben", findet sich weder im Uebk., noch in dem Reglement irgend eine weitere Bestimmung, welche auf die schiedsrichterliche Thätigkeit des Centralamtes Bezug hätte.

Bei der Organisation und Besetzung des Centralamtes durch den schweizerischen Bundesrath wird für das Vorhandensein sachverständiger Richter und für ein entsprechendes Verfahren gewiß Sorge getragen werden. Aber es ergeben sich mehrere Fragen, deren Beantwortung nicht durchwegs zweifellos ist, und welche deshalb im intl. Uebk. eine bestimmte Lösung hätten finden sollen.

In dieser Beziehung hatte der beseitigte Entwurf, betreffend

die Einsetzung einer internationalen Commission, eine größere Umsicht gezeigt, als die definitiven Entwürfe des intl. Uebk.

Wir wollen hier nur auf drei der wichtigsten Fragen hinweisen.

1. Sind die Entscheidungen des Centralamtes endgiltig, inappellabel und schließen dieselben die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges aus? Die Bejahung dieser Frage erscheint wohl nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen begründet und konnte daher noch am leichtesten unberührt bleiben.

In dem vorerwähnten beseitigten Entwurf war jedoch ausdrücklich gesagt, „die Commission entscheidet in erster und letzter Instanz u. s. w.", ferner „die Entscheidungen der Commission sind endgiltig; ein Rechtsmittel findet gegen dieselben nicht statt".

2. Wie steht es mit der Vollstreckbarkeit der Entscheidungen des Centralamtes?

Der Entwurf, betreffend die Einsetzung einer internationalen Commission, enthielt die Bestimmung, daß die Entscheidungen dieser Commission in jedem Vertragsstaate vollstreckbar sind. Bei dem Mangel einer derartigen Vorschrift in den definitiven Entwürfen des intl. Uebk. und im Hinblick auf Art. 56, der nur von der Vollstreckbarkeit gerichtlicher Urtheile handelt, muß die Frage dahin beantwortet werden, daß die Entscheidungen des Centralamtes in den Vertragsstaaten nicht ohne Weiteres vollstreckbar, sondern den landesgesetzlichen Bestimmungen über das zur Erreichung der Vollstreckbarkeit von schiedsrichterlichen Urtheilen nöthige Proceßverfahren unterworfen sind.

Dieser Umstand ist im Interesse der Bahnen sehr bedauerlich und erscheint geeignet, die schiedsrichterliche Thätigkeit des Centralamtes zu beeinträchtigen.

Dagegen ist freilich zu bedenken, daß durch die Entscheidungen des Centralamtes liquide Forderungen der Vertragsbahnen untereinander aus intl. Transporten geschaffen werden, deren Einziehung nach Maßgabe des intl. Uebk. in der Regel

auf außergerichtlichem Wege zu erfolgen hat. Die Regulirung derartiger Forderungen, bei welcher das Centralamt über Verlangen der forderungsberechtigten Bahn als Vermittler zu fungiren hat, werden wir bald näher kennen lernen,

3. Was ist mit den Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens und wer hat dieselben zu tragen?

In dem wiederholt citirten, beseitigten Entwurf für die intl. Commission war Folgendes bestimmt:

„Für die Verhandlung und Entscheidung kommen andere Kosten nicht zum Ansatz, als diejenigen, welche durch Vernehmungen, Gutachten und Zustellungen verursacht werden.

Die Entscheidungen der Commission unterliegen keiner Formalität oder Gebühr zu Gunsten der Staatskasse. Die oben bezeichneten Auslagen fallen derjenigen Partei zur Last, welche in der Entscheidung dazu verurtheilt wird."

Es ist anzunehmen, daß ähnliche Grundsätze für die Verhandlungen und Entscheidungen des Centralamtes maßgebend sein werden.

Jedenfalls wird bei der Organisation des Centralamtes auf alle diese wichtigeren Fragen Rücksicht genommen werden müssen, welche man im intl. Uebk. weniger absichtlich, als, wie sich aus dem Folgenden ergeben wird, versehentlich nicht gelöst hat.

c. Die Vermittlung bei Regulirung der aus dem intl. Transporte herrührenden Forderungen der Vertragsbahnen.

Auch diese Vermittlung hat das Centralamt, wie bereits bemerkt, nicht von Amtswegen, sondern nur über Verlangen der forderungsberechtigten Bahn zu übernehmen.

Die Intervention des Centralamtes bezieht sich nur auf Forderungen, die aus dem intl. Transporte herrühren. Es sind dies Forderungen auf Fracht und Baarauslagen, die nicht bei der Aufgabe gezahlt wurden, und Rückgriffsforderungen, die durch Anerkenntniß, Vergleich oder schiedsrichterliches event.

auch gerichtliches Erkenntniß festgestellt sind, im letzteren Falle ist jedoch auch die gerichtliche Execution gemäß Art. 56 zulässig.

Ueber die Art der Abrechnung, bezw. Begleichung der Forderungen der Bahnen untereinander, verweisen wir auf die Ausführung bei Art. 23 im zweiten Theil S. 73 ff.

Ist eine solche Forderung unbezahlt geblieben, die Begleichung im gütlichen Wege nicht erreichbar, und will die forderungsberechtigte Bahn nicht gleich den Gerichtsweg beschreiten, so kann sie die Vermittlung des Centralamtes anrufen.

Das Vorgehen des Centralamtes hiebei ist im Art. III des Reglements sehr eingehend behandelt. Unseres Erachtens hat man hier des Guten zuviel gethan und auf die schiedsrichterliche Aufgabe des Centralamtes nicht genügend Rücksicht genommen. Dies und die unzureichende Normirung der schiedsrichterlichen Thätigkeit des Centralamtes erklärt sich wohl daraus, daß letztere von der Commission, welche das Reglement ausgearbeitet hat, nicht in Aussicht genommen war, und erst in pleno beschlossen wurde.

Wir werden bei dem zweiten Acte der Vermittlung des Centralamtes diese Mängel kennen lernen.

Der erste Act ist sehr einfach. Das Amt hat an die schuldnerische Bahn ungesäumt die Aufforderung zu richten, ihm binnen 14 Tagen (vergl. al. 5) die erfolgte Bezahlung oder die Gründe der Zahlungsverweigerung mitzutheilen.

Mit der Bezahlung der Forderung ist die Intervention des Centralamtes selbstverständlich erledigt.

Hingegen sind zwei Fälle möglich, welche ein weiteres Einschreiten des Centralamtes erfordern:

1. Die schuldnerische Bahn läßt die Aufforderung des Centralamtes unberücksichtigt;
2. die schuldnerische Bahn giebt die Gründe der Zahlungsverweigerung bekannt.

Im *ersten* Falle hat das Centralamt nach Ablauf der, der schuldnerischen Bahn gestellten vierzehntägigen Frist eine

zweite Aufforderung zur Bezahlung bezw. Angabe der Weigerungsgründe binnen 10 Tagen an die schuldnerische Bahn zu richten, und zwar unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung.

Bleibt auch diese zweite Aufforderung unberücksichtigt, so hat das Centralamt an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Maßregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in der Liste der Vertragsbahnen zu belassen sei.

Hiermit ist die Intervention des Centralamtes in diesem Falle erschöpft.

Die Folgen des Verhaltens des Staates, an welchen das Centralamt das erwähnte Ansuchen gerichtet hat, wurden im ersten Theil erörtert.

Resumiren wir die Thätigkeit des Centralamtes bei unmotivirter Zahlungsunterlassung seitens der schuldnerischen Bahn, so sehen wir, daß sie in officiellen Mahnungen und schließlich in der Anrufung der Staatshilfe besteht, welche den ausländischen Bahnen ohne Intervention des Centralamtes nicht zusteht, eventuell schwerfällige diplomatische Verhandlungen erfordert und überdies nicht den allfälligen Eintritt der Staatsgarantie zur Folge haben würde.

Wenden wir uns nun dem zweiten Falle zu, daß die schuldnerische Bahn dem Centralamte die Gründe der Zahlungsverweigerung bekannt giebt.

Bei motivirter Zahlungsverweigerung würde der Staat auch mit seiner Eisenbahnhoheit nicht helfen können, da die endgiltige Entscheidung über Privatrechtsstreitigkeiten und die zwangsweise Eintreibung rechtsgiltiger Forderungen wohl in allen Ländern ausschließlich den Gerichten vorbehalten ist. Das Centralamt, welchem keine Executive zusteht, kann daher zur Eintreibung bestrittener Forderungen nichts thun.

In seiner Eigenschaft als Schiedsgericht kann es wohl auf

Verlangen der Parteien über die Berechtigung der Forderungen entscheiden, da aber diese Entscheidungen, wie wir gesehen haben, nicht ohne Weiteres vollstreckbar sind, wird schliesslich immer nur das Gericht Ordnung schaffen.

Das Centralamt ist jedoch ermächtigt, in gewissen Fällen die Sicherstellung des geforderten Betrages durch Deponirung zu seinen Handen anzuordnen und hat unseres Erachtens im Falle des Ungehorsams der schuldigen Bahn die Staatshilfe in gleicher Weise anzurufen, wie bei unmotivirter Zahlungsunterlassung.

Es ist dies nicht klar und unzweifelhaft im Art. III ausgedrückt, scheint uns aber aus dem Grunde unzweifelhaft, weil sich sonst die Vertragsbahnen über die Anordnungen des Centralamtes wegen Deponirung des schuldigen Betrages ungestraft hinwegsetzen und so den Zweck der ganzen Bestimmung vereiteln könnten, während der Staat, von der Deponirungsverweigerung in Kenntniß gesetzt, dieselbe im administrativen Wege erzwingen kann, andernfalls für die später insolvente Bahn einstehen muß.

Ob und wieviel die schuldnerische Bahn zu deponiren hat, hängt von dem Resultate der Prüfung der vorgebrachten Weigerungsgründe durch das Centralamt ab.

Das Centralamt hat zu entscheiden, ob die Weigerungsgründe stichhaltig sind oder nicht. Im ersteren Falle entfällt jede weitere Ingerenz des Centralamtes, welches die Parteien auf den Rechtsweg zu verweisen hat, und zwar, soweit es sich um noch nicht entschiedene Rückgriffsforderungen handelt, an den gemäß Art. 53, anderenfalls an den nach Maßgabe der Landesgesetze zuständigen Richter.

Findet das Amt hingegen die Weigerung nicht begründet, oder wird nur ein Theil der Forderung bestritten, so kann es die Deponirung der ganzen Summe oder eines Theilbetrages decretiren.

Der Wortlaut des Art. III al. 4, „das Amt hat sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die

ganze oder einen Theil der Forderung" u. s. w., ist ein Muster unbestimmter und unjuristischer Ausdrucksweise.

Nun kommt etwas Merkwürdiges, das Centralamt, welches zur endgiltigen Entscheidung aller Streitigkeiten der Bahnen untereinander, also auch zur Beurtheilung des Bestehens von Forderungen, bezw. zur Würdigung der Zahlungsverweigerungsgründe berufen ist, muß behufs der besprochenen Deponirungsanordnung erst das Gutachten zweier, von dem schweizerischen Bundesrathe zu beizeichnenden Sachverständigen einholen.

Diese Vorschrift ist ganz unmotivirt und steht mit dem freien schiedsrichterlichen Berufe des Centralamtes in Widerspruch.

Wir wissen keine andere Erklärung, als die bereits angedeutete, daß man bei der Redaction des Art. III von der Voraussetzung ausging, daß das Centralamt nicht durch sachverständige, zur schiedsrichterlichen Function befähigte Beamte besetzt sein werde, und daß man später, nach Zuweisung der schiedsrichterlichen Entscheidung von Streitigkeiten unter den Bahnen an das Centralamt, einfach vergaß, den Art. III zu modificiren.

Uebrigens bleibt im Art. III jedenfalls die Frage offen, warum das Centralamt nach al. 3 über Triftigkeit der Weigerungsgründe allein entscheiden kann, nach al. 4 aber behufs Deponirungsanordnung erst zwei Sachverständige einvernehmen soll.

Soweit etwa Fragen der Buchführung und des Abrechnungswesens in Betracht kommen, würde das Centralamt aus eigener Initiative Sachverständige einvernehmen, wie es dies auch im schiedsrichterlichen Verfahren hinsichtlich aller Fragen thun wird, die andere Kenntniß als die des Rechtes und des commerziellen Eisenbahnbetriebes voraussetzen.

Unseres Erachtens ist die Vorschrift des Art. III al. 4 durchaus verfehlt; doch würden wir uns gern eines Besseren belehren lassen.

Die deponirten Beträge bleiben bis zur endgiltigen richterlichen Entscheidung in den Händen des Amtes.

Nach der richterlichen Entscheidung hat das Centralamt das Depot nach Maßgabe des rechtskräftigen Urtheiles auszufolgen. Dies ist zwar nicht gesagt, erscheint aber wohl selbstverständlich, da andernfalls die Deponirung ganz zwecklos wäre.

Ehe wir von Art. III Abschied nehmen, müssen wir noch auf eine inconsequente Ausdrucksweise desselben aufmerksam machen. In al. 1, 2, 3, 5 und 7 ist, wie in den beiden ersten Art. des Reglements und in Art. 57 und 58 des Uebk., nur von dem „Centralamte" die Rede, im al. 4 und 6 erscheint dagegen ganz unmotivirt auf einmal der „Leiter des Amtes", welcher sich über die Deponirung „auszusprechen" (al. 4), bezw. an den Staat die Mittheilung über die Zahlungsverweigerung (al. 6) zu erstatten hat. Im al. 7 wird jedoch letztere Mittheilung wieder als „Mittheilung des Amtes" bezeichnet.

Unseres Erachtens ist gar kein Grund für die Erwähnung des Leiters des Centralamtes vorhanden. Daß das Centralamt, wie jedes Amt, einen Leiter haben werde, ist selbstverständlich, da jedoch die Organisation des Centralamtes dem schweizerischen Bundesrath vorbehalten ist, erscheint es unangemessen, daß Art. III die beiden vorerwähnten Aufgaben dem „Leiter des Amtes" vorschreibt.

Es ergiebt sich wohl aus dem Widerspruch zwischen al. 6 und 7, daß der Ausdruck „Leiter des Amtes" nicht so streng zu nehmen ist und nichts Anderes als „Amt" bedeutet, somit keine weiteren Schlüsse auf die Zusammensetzung und Organisation des Centralamtes zuläßt, zumal Art. 57 des Uebk. sämmtliche Aufgaben dem Amte und nicht dem Amtsleiter zutheilt.

2. Die Aufgaben des Centralamtes in Bezug auf die Verbesserung des internationalen Uebereinkommens.

Diese Aufgaben folgen aus P. 4 des Art. 57 des Uebk., welches nicht viel Worte hierüber verliert.

Und doch verleihen diese wenigen Worte dem Centralamte eine höhere Bedeutung, als sie aus dem Kopfe des Art. 57 zu entnehmen ist.

P. 4 des Art. 57 enthält zwei Aufgaben:

a. die geschäftliche Behandlung von Abänderungsanträgen,

b. den Vorschlag des Zusammentrittes einer neuen Conferenz.

Wir wissen, daß die Abänderung des intl. Uebk. gemäß Art. 59 nur auf Grund der Entwürfe einer Delegirten-Conferenz der Vertragsstaaten erfolgen kann, daß diese Conferenz mindestens alle drei Jahre zusammentreten muß, daß jedoch über Verlangen von wenigstens einem Viertel der Vertragsstaaten auch in kürzeren Zeiträumen Conferenzen stattfinden können.

Die definitiven Entwürfe der Delegirten-Conferenzen bedürfen der Ratificirung durch die Vertragsstaaten.

Die hier in Betracht kommenden Aufgaben des Centralamtes lassen sich als Vorbereitungen der Conferenzen bezeichnen.

Aus den wenigen Worten des Art. 57 P. 4 ergiebt sich, daß die Vertragsstaaten alle Abänderungsvorschläge an das Centralamt zu leiten haben, daß letzteres die Vorschläge umgehend zu prüfen, über das Prüfungsresultat an die Vertragsstaaten, mindestens aber an den antragstellenden Staat zu referiren und in dringenden Fällen den Zusammentritt einer Conferenz zu beantragen hat.

Es erscheint wohl selbstverständlich, daß die Referate des Centralamtes nur ganz objectiv vom Standpunkte des intl. Uebk. und auf Grund der über die internationalen Transporte gesammelten Erfahrungen abgegeben werden und gerade deshalb eine werthvolle Grundlage für die Conferenzen bilden sollen.

Dem Centralamt kommen somit hier die Functionen eines internationalen Fachbureau zu, welches durch seine Gutachten den Vertragsstaaten die Vorarbeiten für die Conferenzen liefert.

Der Ausdruck „geschäftliche Behandlung" im P. 4 des Art. 57 gehört nicht zu den zutreffendsten; wir wissen aber, was

damit gemeint ist. Im ersten Entwurf war correcter von der „Prüfung der Vorschläge“ die Rede.

Die „geschäftliche Behandlung“ bezieht sich nur auf Abänderungsvorschläge der Vertragsstaaten, die allein zur Stellung von solchen Vorschlägen berechtigt sind.

Das Centralamt hat jedoch noch eine weitere Aufgabe.

Dieselbe geht nicht soweit, wie die der nicht zustande gekommenen intl. Commission. Das Centralamt hat weder das Recht noch die Pflicht, das Entsprechen des intl. Uebk. zu überwachen; wohl aber hat es die Pflicht, jeden bei der Erfüllung seiner sonstigen Aufgaben wahrgenommenen Anlaß zum Zusammentritt einer Conferenz bezw. zur Abänderung des intl. Uebk. den Vertragsstaaten, selbstredend mit einem motivirten Bericht, zur Kenntniß zu bringen und ihnen die Einberufung einer Conferenz vorzuschlagen.

Einen solchen Anlaß können Mittheilungen seitens der Vertragsbahnen, ja selbst seitens des Publicums über offenbare Mißstände, ferner Streitfälle bieten, aus denen sich die Mangelhaftigkeit des intl. Uebk. ergiebt.

In diesem Sinne ist das Centralamt nicht nur ein Fachbureau der Vertragsstaaten, sondern gleichsam ein internationaler öffentlicher Anwalt für alle berechtigten Klagen über die Bestimmungen des intl. Uebk.

Hier zeigt sich eine Aufgabe, in deren Erfüllung das Centralamt indirect auch für das an internationalen Transporten betheiligte Publicum eine wesentliche Bedeutung gewinnen kann.

3. Die Aufgaben des Centralamtes in Bezug auf die Förderung des internationalen Transportwesens.

Je höher die Aufgaben des Centralamtes, desto dürftiger die Bestimmungen des intl. Uebk.

Die höchste, weitgehendste Aufgabe des Centralamtes ist in den wenigen Worten des Art. 57 P. 3 ausgedrückt: „Das Centralamt hat Nachrichten aller Art, welche für das inter-

nationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen."

Hier ist ein großes Wort gelassen ausgesprochen: „Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind." Diese Nachrichten haben nichts mit den im Art. 57 P. 1 erwähnten officiellen Mittheilungen zu thun, welche sich nur auf die Ausführung des intl. Uebk. beziehen und welche das Centralamt weiterleiten bezw. veröffentlichen muß.

Die „Nachrichten" können wohl auch die Ausführung des intl. Uebk. betreffen, welche einen wichtigen Theil des internationalen Transportwesens bildet, sie haben sich aber nicht hierauf zu beschränken, sondern sollen Alles, was für das internationale Transportwesen, d. h. für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr von Wichtigkeit ist, umfassen. Diese Nachrichten sind nicht ungeordnet, wie sie sich gerade darbieten, zu veröffentlichen, sondern erst zu sammeln und zusammenzustellen. Mit einem Wort, das Centralamt soll ein Archiv für das internationale Eisenbahn-Gütertransportwesen bilden.

Nach Art. II al. 1 des Reglements sollen die Vertragsstaaten, sowie die Vertragsbahnen dem Centralamte alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zukommen lassen. Aus al. 2 und 3 desselben Artikels ergiebt sich jedoch, daß unter diesen „Mittheilungen" mehr die zur Ausführung des intl. Uebk. dienenden Mittheilungen des Art. 57 P. 1, als die „Nachrichten" im Sinne des Art. 57 P. 2 gemeint sind.

Keinesfalls ist das Centralamt auf die Mittheilungen der Vertragsstaaten und Vertragsbahnen, soweit sie als „Nachrichten" erscheinen, „die für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind", beschränkt, noch an dieselben gebunden. Die Sammlung, Zusammenstellung und Veröffentlichung solcher Nachrichten ist gänzlich dem Centralamte anheimgestellt, sowohl was die Quellen, als was den Stoff betrifft.

Es wurde auf der II. Conferenz (Prot. II S. 136) ein Antrag gestellt, durch welchen Besprechungen juristischer Fragen von den „Nachrichten" des Centralamtes ausgeschlossen werden sollten. Der Antrag wurde jedoch zurückgezogen, da man von verschiedenen Seiten betonte, daß sich die Veröffentlichungen des Centralamtes wesentlich gemäß Art. 57 P. 2 des Uebk. bezw. Art. III des Reglements auf Mittheilungen bezw. Nachrichten der Vertragsstaaten und Vertragsbahnen stützen werden, daß man es aber wohl dem Tact des Centralamtes überlassen dürfe, in welchem Umfange weitergehende Publicationen gemacht oder aufgenommen werden sollen.

Unseres Erachtens hat sich das Centralamt weder in die praktischen, noch in die theoretischen Fragen des internationalen Transportwesens einzulassen, denen es objectiv gegenüberstehen muß und die es event. als Schiedsrichter zu entscheiden, bezw. als Fachbureau zur Entscheidung durch die Vertragsstaaten vorzubereiten hat.

Die wahre Aufgabe, die dem Centralamte für die Förderung des internationalen Transportwesens zufällt, ist die Sammlung und Sichtung des Gesetzes- und Thatsachen-Materials für die Praxis und Theorie. Dadurch kann es nicht nur den Bahnen die Ausführung des intl. Uebk. erleichtern, sondern auch der Handelswelt, den gesetzgebenden Factoren und der Wissenschaft die werthvollsten Dienste erweisen. Wir werden im Abschnitte V hierauf noch zurückkommen.

Die Form der in Betracht kommenden Veröffentlichungen werden wir im folgenden Abschnitt besprechen.

IV. Die Organisation des Centralamtes.

Art. 57 letztes al. und Art. I des Reglements enthalten die auf die Organisation des Centralamtes bezüglichen Bestimmungen, welche eigentlich die ganze Organisation, sowie die Ueberwachung des Centralamtes dem Bundesrathe der schweizerischen Eidgenossenschaft übertragen.

Das intl. Uebk. bestimmt nur den Sitz des Amtes in Bern und beziffert überdies den Maximalbetrag der Jahreskosten des Centralamtes mit 100 000 Frs. — Von der Vertheilung der Kosten des Centralamtes auf die Vertragsstaaten handelt al. 3 des Art. I.

Der schweizerische Bundesrath hat bereits vier internationale Bureaus organisirt, von welchen man bei dem Entwurfe der Art. 57 und 58 des Uebk. und des Reglements das internationale Postbureau bezw. den Weltpostvertrag im Auge hatte.

Wir werden im Abschnitte V sehen, ob und inwieweit das Centralamt mit dem internationalen Postbureau auf gleiche Stufe gestellt werden kann.

Ueber die Zusammensetzung und Organisation des Centralamtes sind dem schweizerischen Bundesrath keine Directiven gegeben, doch bietet das intl. Uebk. bezw. das Reglement einige Anhaltspunkte.

Was zunächst die Zusammensetzung betrifft, so muß jedenfalls auf die verschiedenen Aufgaben des Centralamtes Rücksicht genommen werden.

Die schiedsrichterlichen Functionen, die Prüfung der Abänderungsvorschläge bezw. Provocirung solcher, endlich die Förderung des internationalen Transportwesens durch Veröffentlichungen setzen unbedingt Kenntnisse und Erfahrung auf dem Gebiete des Eisenbahn-Frachtrechtes und des Eisenbahnbetriebes, insbesondere des sogenannten commerciellen Betriebes, überdies eine universelle juristische und volkswirthschaftliche Bildung voraus.

Die schiedsrichterlichen Entscheidungen sollten jedenfalls nicht von dem Amtsleiter allein, sondern auf Grund einer collegialen Berathung gefällt werden, in welcher der Amtsleiter allenfalls bei Stimmengleichheit zu dirimiren hätte. Die mehr mechanischen Aufgaben der officiellen Publicationen, Mittheilungen und Mahnungen, die besonders im Anfange vorherrschen dürften, können unter Aufsicht der Beamten durch subalterne Kräfte besorgt werden.

Hinsichtlich der Organisation des Centralamtes wird jedenfalls ein ausführliches Organisationsstatut erforderlich sein; die Geschäftssprachen des Amtes werden, wie sich aus dem Geiste des intl. Uebk. und ausdrücklich aus Art. II des Reglements ergiebt, deutsch und französisch sein. Die Mittheilungen, die dem Centralamte seitens der Vertragsstaaten oder der Vertragsbahnen gemacht werden, sollten unseres Erachtens auch nur in deutscher oder französischer Sprache zugelassen werden, schon aus ökonomischen Gründen, zur Vermeidung der Uebersetzungskosten.

Ob und inwieweit das Centralamt auch mit anderen juristischen Personen, als mit den Vertragsstaaten und Vertragsbahnen, bezw. mit Privatpersonen correspondiren darf, ist eine erst in dem Organisationsstatute zu lösende Frage.

Einer besonderen Regelung bedarf, wie schon im Abschnitt III angedeutet wurde, das schiedsrichterliche Verfahren vor dem Centralamte.

Wir haben nun noch der Form zu gedenken, in welcher die in Erfüllung der einzelnen Aufgaben von dem Centralamte ausgehenden Enunciationen zu erfolgen haben.

Speciell handelt es sich um die Frage, inwieweit die in Art. II des Reglements gedachte Zeitschrift, welche das Centralamt herauszugeben ermächtigt ist, bei Erfüllung der einzelnen Aufgaben benützt werden kann.

Aus dem Wortlaut des Art. II des Reglements könnte man ableiten wollen, daß die Zeitschrift nur für die Vertragsstaaten und Vertragsbahnen bestimmt sei, weil es heißt, daß diesen je ein Exemplar unentgeltlich zu übermitteln ist, weitere Exemplare jedoch zu bezahlen sind. — Das Wort „weitere" Exemplare kann in dem Zusammenhang nur auf die von Vertragsstaaten und Vertragsbahnen zu beziehenden Exemplare gedeutet werden.

Unseres Erachtens ist aber gar kein Grund vorhanden, warum nicht jedermann, der an der Entwicklung des internationalen Transportwesens Interesse nimmt, gegen Bezahlung des Preises in den Besitz der Zeitschrift sollte gelangen können.

Eine solche Beschränkung würde den höheren Zwecken, denen das Centralamt dienen soll, widersprechen.

Daß die Zeitschrift vorzugsweise zur Veröffentlichung der „Nachrichten, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind", bestimmt ist, bedarf keiner weiteren Begründung.

Aber auch die auf die Ausführung des intl. Uebk. bezüglichen officiellen Mittheilungen, welche nicht nur für die unbedingt zu verständigenden Vertragsstaaten und Vertragsbahnen, sondern indirect auch für alle, die sich für das intl. Transportwesen interessiren, großen Werth haben, können durch die Zeitschrift veröffentlicht werden.

Dadurch würde sich eine Scheidung in einen officiellen und in einen nicht officiellen Theil ergeben.

Selbstverständlich kann die Zeitschrift nur solche officielle Mittheilungen vermitteln, welche an alle Vertragsstaaten und Vertragsbahnen gerichtet sind.

V. Die Bedeutung des Centralamtes.

Aus den Aufgaben des Centralamtes haben wir ersehen, was das Centralamt sein kann; was das Centralamt sein wird, hängt einerseits von der Zusammensetzung und Organisation, andererseits von der Unterstützung und Antheilnahme der Vertragsstaaten bezw. Vertragsbahnen, sowie von dem allgemeinen Interesse der Praxis und Theorie ab.

Auch die Schöpfer des Projectes eines Centralamtes selbst waren sich über die wirkliche Bedeutung, die dem Centralamte zukommen wird, nicht ganz klar.

Sehr bezeichnend ist folgende Stelle aus dem Commissionsbericht der dritten Conferenz, betreffend die Maximalkosten des Centralamtes: „Es seien zwar zur Bemessung der Kosten des einzurichtenden intl. Eisenbahncentralamtes nur sehr schwache Anhaltspunkte vorhanden, da der Umfang der Functionen desselben in dem betreffenden Reglemente in ziemlich vager Weise

festgestellt sei, und die praktische Entwicklung abgewartet werden müsse; immerhin biete das intl. Postbureau in Bern für die Kostenfrage eine gewisse Analogie, wobei jedoch in Betracht gezogen werden müsse, einerseits, daß der intl. Postverband fast alle civilisirten Staaten der Erde umfasse, während der Eisenbahnverband nicht einmal den ganzen europäischen Continent enthalte, und daß das intl. Postamt umfassende statistische Zusammenstellungen zu besorgen habe, was beim Eisenbahnamte wegfalle, andererseits aber, daß der Geschäftskreis des Eisenbahnamtes in sehr elastischer Weise umschrieben und großer successiver Erweiterung fähig sei; es empfehle sich unter diesen Umständen, die für das Eisenbahnamt anzusetzende Summa eher zu hoch, als zu niedrig zu bemessen."

Mit dem intl. Postbureau ist das projectirte Centralamt unseres Erachtens ebensowenig zu vergleichen, wie der Weltpostvertrag mit dem intl. Uebk.

Nicht in der Wichtigkeit für den intl. Verkehr, nicht in der Zahl der betheiligten Staaten finden wir den Unterschied der beiden völkerrechtlichen Verträge, sondern in dem Objecte ihrer Regelung.

Es bedarf wohl keiner Begründung, daß der Eisenbahngüterverkehr einerseits einen unvergleichlich complicirteren Apparat erfordert, andererseits weit mehr Privatrechtsverhältniß berührt, als der Postverkehr, und daß die Zahl der an dem intl. Uebk. betheiligten Transportanstalten eine viel größere ist, als die Zahl der intl. Postanstalten, deren Zahl derjenigen der Vertragsstaaten gleichkommt.

Daher werden nicht nur die Aufgaben des Centralamtes unvergleichlich vielseitiger, als die des intl. Postbureau, sondern wird auch der dienstliche Verkehr ein bedeutend ausgebreiteterer sein, da das Centralamt eben nicht nur mit den Vertragsstaaten, sondern auch mit allen Vertragsbahnen in directen Verkehr treten muß.

Bei entsprechender Entwicklung wird das Centralamt an

Zahl der Agenden und Geschäftsstücke das intl. Postbureau weitaus überflügeln.

Im Anfang wird das Centralamt nur auf die Erfüllung seiner niedersten und höchsten Aufgaben beschränkt sein, d. h. auf die officiellen Publicationen und Mittheilungen der Vertragsstaaten und Vertragsbahnen einerseits, sowie auf die Sammlung, Zusammenstellung und Veröffentlichung der für das intl. Transportwesen wichtigen Nachrichten andererseits.

In letzterer Beziehung könnte das Centralamt unendlich viel zur Erleichterung der Ausführung des intl. Uebk. thun, wenn es successive, ihrer Wichtigkeit nach in entsprechender Zusammenstellung jene verschiedenartigen Bestimmungen der Landesgesetze veröffentlichen würde, welche kraft intl. Uebk. auch auf intl. Transporte zur Anwendung kommen.

Die nächste wichtige Aufgabe wird die sachgemäße Prüfung und Befürwortung, bezw. die Anregung praktischer und nothwendiger Abänderungsvorschläge bilden.

Relativ später und seltener wird das Centralamt zur Ausübung seiner schiedsrichterlichen Thätigkeit gelangen, theils durch den natürlichen Verlauf der Dinge, theils weil das Centralamt zunächst nur bei Streitigkeiten hinsichtlich solcher Transporte angerufen werden dürfte, für welche keine besonderen Vereinbarungen unter den Eisenbahnen bestehen und deren Gegenstand die, wenn auch nicht sehr erheblichen, Kosten des Verfahrens verlohnt.

Von dem Verfahren und den Entscheidungen des Centralamtes, welch letztere jedenfalls gesammelt und in der Zeitschrift veröffentlicht werden sollten, wird es abhängen, ob sich das Centralamt zu dem allseits anerkannten Ideale eines intl. Eisenbahnschiedsgerichtes für wichtige Streitigkeiten der Bahnen untereinander ausbilden, oder ob seine schiedsrichterliche Thätigkeit eine platonische und von den Eisenbahnen gemiedene sein wird.

Die Vermittlung des Centralamtes bei der Regulirung rückständiger Forderungen zählen wir mehr zu den mechanischen

Aufgaben und glauben erwarten zu können, daß es nicht oft in die Lage kommen wird, dieselben zu erfüllen.

Wir haben im III. Abschnitt gesehen, daß die mehr mechanischen Aufgaben des Amtes und die bezüglichen Verpflichtungen der Staaten und Bahnen eingehend geregelt sind, während für die höheren Aufgaben dem Amte möglichste Freiheit gegeben ist.

Unter allen Umständen muß das Centralamt ein Hilfsamt der Vertragsstaaten und Vertragsbahnen behufs Ausführung des intl. Uebk. sein. In seiner Macht liegt es jedoch, sich zu einem für Praxis und Theorie gleich werthvollen, ja maßgebenden, Factor des intl. Transportwesens emporzuschwingen.

Vielleicht dürften es nicht die geringsten Verbesserungen sein, die das Centralamt hinsichtlich seiner eigenen Wirksamkeit und Organisation in Vorschlag bringen wird.

Ohne Unterstützung seitens der Vertragsstaaten und Vertragsbahnen würde aber auch das Ideale eines Centralamtes seine Aufgabe nicht erfüllen können.

Diese Unterstützung kann ihm unseres Erachtens nicht fehlen, wenn es sich derselben würdig erweist, und seine Leistungen die zu seiner Erhaltung erforderlichen materiellen Opfer der Vertragsstaaten als lucrative Ausgaben erscheinen lassen.

Wir können die Betrachtungen über das zu errichtende intl. Centralamt nicht schließen, ohne der Bedeutung zu gedenken, die dasselbe für die Wissenschaft, speciell für die des intl. Verkehrsrechtes, erreichen kann.

In einem in der juristischen Gesellschaft in Berlin gehaltenen Vortrage über die intl. Unionen[1] sagte der bekannte schweizerische Rechtslehrer Meili bezüglich der Zeitschriften der intl. Bureaux Folgendes:

„Nach meiner Meinung sollten die intl. Bureaux ein großes Arbeitsprogramm entwerfen und insbesondere dafür sorgen: daß alle Gesetze der Welt über die Verkehrs- und Transport-

[1] Siehe Einleitung.

anstalten nach einem einheitlichen Gesichtspunkte gesammelt werden"; ferner: „Das neue geistige Reich, das die intl. Rechtsunionen der Jurisprudenz eröffnen, kann keinen Ruheplatz gewähren. Vielmehr verlangt der große internationalisirte Horizont ein gewaltiges Schaffen, Sammeln und Vergleichen.

Nur auf diese Weise können große Werke entstehen und sorgfältige rechtsvergleichende Arbeiten.

Der Zustand des intl. Privatrechtes in diesen Specialgebieten muß aufgedeckt, seine Lücken müssen erörtert und erkannt werden und man muß die aus dem ewigen Weh und Ach der Gesetzesverschiedenheiten entstehenden Barrieren fühlen: so wird sich die Nothwendigkeit der Ausgleichung geltend machen. Die Vergleichung ist der juristische Vorbote der Ausgleichung.

Nach dem Gesagten sollte es möglich sein, in den Zeitschriften der intl. Bureaux eine Art wissenschaftlichen Hauptquartiers für die Rechtsunionen anzubahnen, das für das weitere intl. Privatrecht von großer Bedeutung werden könnte."

Schlußwort.

Eine eingehende allseitige Würdigung des intl. Uebk., dessen Wesen und Inhalt, dessen Vorzüge und Mängel wir darzustellen versucht haben, liegt uns fern, namentlich von den höheren Gesichtspunkten der europäischen Rechtseinheitsbestrebungen und des Einflusses auf den Welthandel.

Unserem Zwecke entsprechend, wollen wir uns an die greifbare praktische Seite halten und nur die nächstliegenden Wirkungen der Realisirung des projectirten intl. Uebk. in's Auge fassen.

Ueber die Vortheile der durch das intl. Uebk. zu schaffenden Rechtsgleichheit und Rechtssicherheit für das intl. Eisenbahntransportwesen werden wir auch nicht ein weiteres Wort verlieren.

Die Mittel, mit welchen dieser allseits erwünschte und förderliche Zweck erreicht werden soll, die positiven Bestimmungen des intl. Uebk. werden freilich in den einzelnen Staats- bezw. Rechtsgebieten und seitens der verschiedenen Interessenten ungleich beurtheilt, mit mehr oder weniger Befriedigung begrüßt werden.

Kein intl. Rechtsbuch kann eben alle Landesrechte, kein Gesetz überhaupt alle Interessenten vollständig berücksichtigen und befriedigen.

Der höhere Zweck eines intl. Rechtes ist nur durch Compromiß der Vertragsstaaten und durch einzelnen Interessenten auferlegte Opfer erreichbar.

Nicht die Frage, ob und wie die Landesrechte und die Interessenten in anderer Weise hätten berücksichtigt werden sollen und können, sondern die Frage, wie sie von dem intl. Uebk. positiv bedacht wurden, soll uns zunächst beschäftigen.

Auch behalten wir nur das in Oesterreich und Deutschland geltende deutsche Frachtrecht, sowie die Interessenten der beiden Länder und des sog. Vereinsverkehres im Auge, wobei wir bemerken, daß z. B. in Frankreich in vielen Punkten gerade die gegenseitigen Wirkungen eintreten werden, wie in Oesterreich und Deutschland.

Der beiden Hauptmängel des intl. Uebk. wurde im ersten Theil gedacht, nämlich

1. daß durch Einführung desselben in den einzelnen Ländern verschiedene Frachtrechte für die internen und intl. Transporte herrschen, und
2. daß auf intl. Transporte hinsichtlich gewisser Rechtsverhältnisse, z. B. hinsichtlich der Ablieferung, die verschiedenartigen landesgesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen werden.

Der zweite Mangel ist überall und für alle Betheiligten gleich hart; wir wissen, daß das Centralamt und die Fachliteratur hier helfen könnten und sollten.

Der erste Mangel hingegen ist umso empfindlicher, je größer die Verschiedenheiten zwischen dem intl. Uebk. und den Landesgesetzen. Wie steht es nun da in Oesterreich und Deutschland?

Auf Grund der im zweiten Theil durchgeführten Vergleichung können wir resumiren, daß das deutsche Frachtrecht wohl im großen Ganzen die Basis des intl. Uebk. bildet, daß aber gerade bei drei der allerwichtigsten Rechtsverhältnisse weitgehende principielle Verschiedenheiten bestehen, und zwar bezüglich der Regelung des Verfügungsrechtes des Absenders über das Gut (Art. 15), bezüglich der Güterhaftung der Bahnen (Art. 30 bis 43) und bezüglich der Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften unterwegs (Art. 10).

Wir kennen die Differenzen und wissen, daß in allen drei

Punkten den Bahnen durch das intl. Uebk. große Opfer auferlegt werden. Dem Publicum, der Handelswelt, als Frachtgeberin, bietet das intl. Uebk. in allen drei Richtungen überwiegend namhafte Vortheile. Nur die Spediteure werden im Allgemeinen durch die Erleichterung directer Transporte, diejenigen der Grenzstationen aber insbesondere durch Art. 10 des Uebk. hart betroffen, insofern sie künftig eventuell nur als Bahncommissionäre die Erfüllung der Zoll- und Steuervorschriften vornehmen dürfen.

Es liegt nun die Frage sehr nahe, ob eine so weitgehende Verschiedenheit der Rechtsstellung der Interessenten bei intl. Transporten gegenüber derjenigen bei internen Transporten ohne Weiteres bestehen kann. Insoferne es sich um allgemeine Grundsätze des öffentlichen Rechtes handelt, überlassen wir diese Frage den gesetzgebenden Factoren.

Würden intl. und interne Transporte durchaus getrennte Existenzen führen, so hätten wir die Frage gar nicht berührt, ob und inwieweit das interne Recht auf das intl. Rücksicht zu nehmen hat, zumal wir ja wissen, wie ängstlich die Redactoren bemüht waren, die vollständige Unabhängigkeit der internen Transporte und Normen von dem intl. Uebk. zu wahren.

Allein es kann der Fall eintreten, daß ein intl. Transport, oder, sagen wir richtiger, ein auf Grund eines intl. Frachtvertrages begonnener Transport, in einen internen Transport umgewandelt wird.

Gerade das intl. Uebk. (Art. 15), welches das Aufhalten aller Art Güter in jeder Zwischenstation gestattet, erleichtert jene Möglichkeit, die wir schon bei Art. 15 erwähnt, jedoch zur Erörterung für das Schlußwort vorbehalten haben, in welchem wir die Bestimmungen des intl. Uebk. über das Verfügungsrecht des Absenders und über die Güterhaftung der Bahnen als bekannt voraussetzen dürfen.

Den Fall, um den es sich handelt, mag ein Beispiel illustriren: Eine Sendung Seidenwaare wird in Triest für eine norddeutsche Station auf Grund eines intl. Frachtbriefes als

intl. Transport ohne Declaration des Interesses an der Lieferung aufgegeben. Durch unvorhergesehene Gründe bestimmt, will der Absender die Sendung in Prag aufhalten und daselbst beziehen. Die Disposition ist rechtzeitig ertheilt und ausgeführt, die Sendung jedoch auf eine von der Bahn zu vertretende Art beschädigt worden. Welche Menge von Rechtsfragen ergiebt sich in diesem Falle.

Am wenigsten zweifelhaft, ja selbstverständlich scheint es uns, daß die Verfügungsberechtigung und die Form der Verfügung bei jedem auf Grund des intl. Uebk. abgeschlossenen Frachtvertrage, also auch bei diesem, nach Art. 15 zu beurtheilen ist, weil ja event. dem Empfänger wegen Nichtbeachtung der Vorschriften des Art. 15 Ansprüche erwachsen könnten.

Sobald jedoch eine nach intl. Uebk. rechtsgiltige Verfügung ertheilt und ausgeführt ist, welche das Gut im Lande der Versandtstation zurückbehält, lassen uns die positiven Bestimmungen im Stich.

Unseres Erachtens ist nur eine Lösung der Frage möglich, deren Consequenzen aber ohne positive gesetzliche Bestimmungen in der Praxis doch nur mit vielem Streit gezogen werden könnten.

Daß durch die Verfügung des Absenders, welche das für das Ausland mit internationalem Frachtbrief aufgegebene Gut im Inland zurückbehält, der internationale Frachtvertrag in einen internen umgewandelt wird, erscheint uns ganz zweifellos und ergiebt sich schon aus Art. 1. Für ebenso unzweifelhaft und im Interesse der Bahn für geboten halten wir es, daß ein solcher Transport als interner nur nach internem Frachtrecht zu beurtheilen ist, d. h. vom Anfang bis zum Ende. Die Schwierigkeit liegt aber in den Verschiedenheiten des internen und internationalen Frachtrechtes, auf welche bei dem Vertragsabschluß keine Rücksicht genommen werden konnte. Wir denken dabei vorzugsweise an die Güter-Haftung, an die verschiedenen Folgen des Vorhandenseins oder Mangels einer Declaration rc.

Es geht nun gewiß nicht an, auf den unter den Voraus-

setzungen des intl. Uebk. abgeschlossenen Frachtvertrag bezw. Transport ohne Weiteres die internen Frachtrechtsnormen anzuwenden, denn der Absender soll durch die besprochene Verfügung zwar nicht besser, aber auch nicht schlechter gestellt werden, als er es wäre, wenn gleich von Anfang an ein interner Frachtvertrag abgeschlossen worden wäre.

Unseres Erachtens läßt sich dieser billigen Anforderung nur in der Weise entsprechen, daß dem Absender das Recht zuerkannt wird, bei Ertheilung derartiger Verfügungen alle Anordnungen zu treffen, welche zur Wahrung seiner Interessen nach internem Recht nöthig sind. So müßte ihm also gestattet werden, bei hochwerthigen Gütern die zur Sicherung des vollen Handelswerthes erforderliche Werthdeclaration (§ 68 BR.) nachzutragen; ferner ein Interesse an der rechtzeitigen Lieferung (§ 70 BR.) zu declariren, da einer allfälligen Declaration des Interesses an der Lieferung im Frachtbriefe für das interne deutsche Frachtrecht gar keine Bedeutung zukommt.

Wir müssen uns hier auf diese Andeutungen beschränken und wollen nur bemerken, daß, ohne rückwirkende Kraft derartiger Dispositionen auf die Haftung, für die meisten längeren internen Transporte die Vortheile des intl. Uebk. seitens des Publicums erschlichen werden könnten, indem solche Transporte als internationale zur Aufgabe gebracht, aber ehestens durch Verfügung in interne umgewandelt werden.

Ohne Ungerechtigkeit gegen die Bahn muß auch an die in Folge einer Verhinderung des Transportes (Art. 18) erflossenen rechtsgiltigen Dispositionen, welche die Ausfolgung des Gutes im Inlande anordnen, die gleiche Rechtswirkung geknüpft werden, nämlich die Verwandlung des internationalen in einen internen Transport in der oben angedeuteten Art.

Wenngleich das intl. Uebk. auf die internen Frachtrechte keinen directen Einfluß übt, so wird die Gesetzgebung namentlich in Oesterreich und Deutschland dennoch den geschilderten Fall der Umwandlung eines internationalen Transportes in einen internen im allseitigen Interesse berücksichtigen müssen. Dies

wird wohl am besten in den Einführungsgesetzen geschehen, in welchen auch andere durch das intl. Uebk. ausdrücklich angeregte Fragen zu lösen sein werden: so die für Oesterreich-Ungarn besonders wichtige Sprachenfrage bezüglich des Frachtbriefes und anderer im intl. Uebk. vorgesehener Documente 2c.

Die indirecte Einwirkung des intl. Uebk. auf die internen Frachtrechte läßt sich im Voraus nicht bestimmen, unseres Erachtens wird man einerseits vor Erprobung des intl. Uebk. das interne Recht kaum abändern, sich andererseits aber bei Bewährung des ersteren der Rückwirkung auf das letztere im Sinne eines einheitlichen Frachtrechtes auf die Dauer nicht entziehen können.

Hierbei wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß bereits gelegentlich der Oesterr. Eisenbahn-Tarif-Enquête 1882—1883 die Annahme der Haftungsbestimmungen des intl. Uebk. in das österr. Betriebs-Reglement angestrebt wurde und daß der österr. Handelsminister im Budgetausschusse des Jahres 1890 die Erklärung abgab, es werde an einem neuen österr. Betriebs-Reglement gearbeitet, welches dem Berner Entwurf eines intl. Uebk. Rechnung trage.

Wir kommen nun zu dem Einflusse des intl. Uebk. auf die verschiedenen, an der Ausführung internationaler Transporte betheiligten Interessenten, d. i. das frachtgebende Publicum, die Spediteure und die Bahnen.

Bezüglich der Spediteure wollen wir nur betonen, daß sie durch das intl. Uebk. in jenen Verkehren benachtheiligt werden, in welchen ihre Intervention bei den mangels bestehender Vereinbarungen unter den Bahnen erforderlichen Umexpeditionen bisher nöthig war und in Hinkunft entbehrlich erscheint. Daß speciell die Spediteure der Grenzstationen, namentlich in Oesterreich-Ungarn und Deutschland, durch Art. 10 des Uebk. empfindlich geschädigt werden können, wurde bereits erwähnt.

Nur nebenbei sei bemerkt, daß dem ohnedies immer mehr bedrängten Zwischenhandel durch die Ermöglichung neuer, bezw.

durch die Sicherung bestehender internationaler Transporte neue Einbußen erwachsen dürften.

Was die frachtgebende Geschäftswelt betrifft, so hat dieselbe in Oesterreich-Ungarn und Deutschland fast nur Vortheile von dem intl. Uebk. zu erwarten, insbesondere soweit es sich um den internationalen Vereinsverkehr zwischen Oesterreich und Deutschland handelt, während den Bahnen dieser Länder die Kosten jener Vortheile fast ausschließlich zufallen werden.

Wir haben schon im Theil I darauf hingewiesen, daß den Frachtgebern im Vereinsverkehre ganz ungerechtfertigte Vortheile gegenüber den internen Verkehren erwachsen, und wir haben im Theil II bei Art. 34 und 35 die Frage aufgeworfen, ob und wie die österr.-ungarischen bezw. deutschen Bahnen schadlos gehalten werden sollten und könnten. Hier wollen wir die Antwort zu geben versuchen.

Gleich zu Beginn der ersten Conferenz hat man sich mit der Frage beschäftigt, ob die Staaten überhaupt das Recht haben, den Bahnen durch das projectirte Uebk. Pflichten aufzuerlegen, welche über die Concessionsurkunden bezw. die in denselben bezogenen Gesetze hinausgehen, und wie es mit den erworbenen Rechten der Bahnen stehe.

Man einigte sich jedoch dahin, daß die Staaten eintretenden Falles die nöthigen Mittel zu ergreifen haben werden, um die Eisenbahnen zu zwingen oder sich mit denselben zu verständigen.

In Deutschland, wo zumeist Staatsbahnen bestehen, wird die Frage keine besonderen Schwierigkeiten ergeben, das Gleiche gilt hinsichtlich der Staatsbahnen und vom Staate subventionirten Bahnen Oesterreich-Ungarns. Der Gesammtvortheil wird eben aus den Gesammtmitteln bestritten. Gegenüber den Privatbahnen wird man dagegen bei der heutigen anticapitalistischen Zeitströmung nicht abgeneigt sein, kurzen Proceß zu machen.

Trotzdem glauben wir, daß die Regierungen und Parlamente doch irgend einen Ausgleich zwischen dem Vortheil für

das Publicum und dem Nachtheil für die Bahnen versuchen bezw. den letzteren ein Compensationsobject bieten werden.

Der Hinweis auf den verkehrsbildenden Einfluß des intl. Uebk. wäre eine zu billige und überdies unzureichende Motivirung der Vergewaltigung der Bahnen, denn die durch das intl. Uebk. herbeizuführende Rechtssicherheit und Ermöglichung directer intl. Transporte schafft solche ebensowenig, als die dermalige Rechtsunsicherheit, bezw. die Nothwendigkeit der Umexpeditionen, solche Transporte im Allgemeinen behindert hat.

Der große Vortheil des intl. Uebk. ist in erster Linie nur in der Erleichterung und Sicherung, nicht in der Vermehrung der intl. Transporte zu suchen, für welche andere Factoren, und zwar der Volkswirthschaft und des Welthandels, vorzugsweise maßgebend sind. Die verkehrsbildende Kraft des intl. Uebk. ist nur eine secundäre, sie kann unseren Bahnen vorläufig wenig nützen, diese bedürfen einer weitergehenden Hilfe gegen die verschiedenen Nachtheile, die ihnen das intl. Uebk. zufügt.

Die Hauptbelastung der Bahnen bilden die Haftungs- bezw. Entschädigungsbestimmungen des intl. Uebk., die wir im Abschnitt VI des zweiten Theiles eingehend erörtert haben.

Ob und inwieweit durch Tariferhöhung den Bahnen geholfen werden kann, wurde dort untersucht, wobei wir in der Tariferhöhung ein entsprechendes bezw. ausreichendes Hilfsmittel für die Bahnen nicht erblicken konnten.

Wie also, fragen wir nun, soll der Staat den Bahnen helfen?

Vom theoretischen Gerechtigkeitsstandpunkte wäre die Antwort sehr einfach. Den für das allgemeine Interesse gebrachten Opfern gebührt eine Entschädigung aus den allgemeinen Mitteln, wie sie bei subventionirten Staatsbahnen ja factisch auch erfolgen wird.

Wir geben uns jedoch keiner Täuschung darüber hin, daß der Vorschlag dieses gerechten Mittels bei der schon gedachten heutigen Zeitströmung, und bei der Lage der Staatsfinanzen

keinen Erfolg zu gewärtigen hätte, obwohl es sich um eine Frage handelt, die für die Privatbahnen von großem Interesse ist. Freilich muß erst die Erfahrung lehren, in welchen Ziffern sich dieses Interesse ausdrücken läßt, und ob die Schätzung der Denkschrift des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen (vergl. den zweiten Theil, Abschnitt VI) nicht zu hoch gegriffen ist, was wir übrigens nicht glauben.

An eine directe Staatshilfe ist jedoch unseres Erachtens in keinem Falle zu denken.

Wohl aber könnten oder richtiger sollten die Regierungen den Bahnen in mehrfacher Beziehung eine indirecte Hilfe gewähren, welche den Staatssäckel nicht belastet, aber geeignet ist, die Vortheile und Lasten aus dem intl. Uebk. gerechter zwischen Bahn und Publicum zu vertheilen. Wir denken dabei vorzugsweise an die Unterstützung bei der Tariferstellung, insoweit solche überhaupt geeignet ist, die Haftungslasten zu mildern, ferner an die Gestattung der Maximallieferfristen des intl. Uebk. für intl. Transporte, an die Gestattung der Maximalversicherungsprämien, kurz an jede Erleichterung für die Bahn hinsichtlich intl. Transporte im Rahmen des intl. Uebk., wenngleich, bezw. gerade insoweit es das Publicum ungünstiger stellt, als die internen Bestimmungen.

Nur so kann wenigstens formell von einer ausgleichenden Gerechtigkeit die Rede sein, obwohl die Nachtheile auf Seiten der Bahn noch immer weitaus überwiegen werden.

Dem Publicum hinsichtlich intl. Transporte außer den Vortheilen des intl. Uebk. auch noch alle weiteren Vortheile des internen Frachtrechtes zuzuwenden, kann und wird man den Bahnen ohne Entschädigung doch nicht zumuthen.

Was noch die Lasten der Verzollungspflichten gemäß Art. 10 betrifft, könnte den Bahnen seitens der Regierungen außer durch Gewährung entsprechender Gebühren für die Vermittlung der Zollbehandlung auch dadurch Abhilfe geschaffen

werden, wenn die Zollbehörden angewiesen würden, die Bahnen in der Erfüllung ihrer schweren Aufgaben zu unterstützen, anstatt sie um jeder Kleinigkeit willen mit Zollplackereien und Zollstrafen zu verfolgen.

Wie viel könnte auf diesem Gebiet ohne Verletzung der berechtigten Staatsinteressen für die Bahnen geschehen.

Auf eine gewisse indirecte Staatshilfe gegen die Lasten des intl. Uebk. haben die österreichischen und deutschen Privatbahnen unseres Erachtens einen unzweifelhaften Anspruch, und er wird ihnen, wenngleich kaum in zureichendem Maße zu Theil werden, wie ja auch die Vertragsstaaten für die Folgen der Zwangsgemeinschaft den Bahnen nur relativ geringe Garantien geboten haben.

Wir gelangen daher zu dem Endergebnis, daß die Bahnen doch vorzugsweise auf die Selbsthilfe angewiesen sind und diese wohl am besten durch entsprechende Assecuranz üben können.

Es erübrigt uns nur noch, einen Blick auf den voraussichtlichen bezw. wünschenswerthen Einfluß des intl. Uebk. auf das gegenseitige Verhältniß der Vertragsbahnen incl. der österr.-ungarischen und deutschen bezw. der Vereinsbahnen zu werfen.

Was den Vereinsverkehr, speciell den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland betrifft, so wurde bereits im ersten Theil betont, daß die beabsichtigte Geltung des intl. Uebk. für diesen Verkehr die Hauptbelastung der Bahnen dieser beiden Länder bildet, deren gleichartige interne Frachtrechte weit mildere Haftungsbestimmungen enthalten.

Wir haben bereits dort den Wunsch angedeutet, für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland das intl. Uebk. durch Staatsvertrag außer Geltung zu setzen, wenigstens insolange, bis in beiden Ländern durch den Einfluß des intl. Uebk. ein demselben gleichartiges einheitliches Frachtrecht geschaffen wird. Denn die vom wirthschaftspolitischen Stand-

27*

punkte beiderseits erstrebte Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen der beiden Länder würde unbedingt durch die Einführung eines von dem internen verschiedenen Frachtrechtes für den gegenseitigen Verkehr einen argen Stoß erleiden, weil der zwingende Grund für diese Einheitlichkeit entfällt.

Andererseits wollen wir durchaus nicht verkennen, daß es dem Zwecke des intl. Uebk. widerspricht, wenn dasselbe nicht für alle internationalen Transporte im Vertragsgebiete zur Anwendung kommt, und daß das Endziel eines europäischen einheitlichen Eisenbahn-Frachtrechtes für internationale und interne Transporte durch Außerkraftsetzung des intl. Uebk. für den österr.-ung.-deutschen Verkehr wesentlich hinausgerückt würde.

So bliebe den als letztes radicales Auskunftsmittel nichts übrig, als die internen Frachtrechte in Oesterreich-Ungarn und Deutschland möglichst bald im Sinne des intl. Uebk. umzugestalten, um auf diese Weise die Einheit im Eisenbahnwesen der beiden Länder wiederherzustellen.

Hinsichtlich des gesammten internationalen Eisenbahnverkehres entfällt durch das intl. Uebk. im Princip und theoretisch die bisherige Nothwendigkeit der Vereinbarung unter den Bahnen über die Beförderung internationaler Transporte und damit eine große, viel Mühe, Zeit und Geld kostende Arbeit bei Schaffung internationaler Eisenbahnverkehre und -Verbände. Das intl. Uebk. bildet in Hinkunft die unabänderliche Rechtsgrundlage für alle intl. Transporte innerhalb seines Geltungsgebietes. Da aber das intl. Uebk. nicht einmal alle Frachtrechtsfragen regelt, andere durch die Zwangsgemeinschaft hervorgerufene und eine praktische Lösung unbedingt erfordernde Fragen der Gütermanipulation und Verrechnung, ferner des Wagenüberganges, sowie des Reclamationsverfahrens unberührt läßt, so liegt es unseres Erachtens im Interesse aller Vertragsbahnen, wenigstens die wichtigsten dieser Fragen einheitlich zu regeln. Deshalb ist weder die sofortige Begründung eines internationalen Eisenbahnvereins, noch die Herstellung directer Tarife erforderlich.

Letztere sind ja keine Bedingung für die internationalen Transporte nach intl. Uebk.

Nach wie vor werden wohl die meisten internationalen Transporte in einem Vereins- oder Verbandsverkehre erfolgen, aber jene neuen Transporte, für welche besondere Vereinbarungen fehlen, sollten nicht der Hilflosigkeit überlassen bleiben, in welche sie das intl. Uebk. versetzt. Mit der Zeit dürfte sich allerdings im Falle des Bestehens und der Bewährung des intl. Uebk. aus den zu einer Zwangsgemeinschaft verurtheilten Bahnen eine durch Interessengemeinschaft verbundene Vereinigung herausbilden, welche in Ergänzung des intl. Uebk. möglichst einheitliche allgemeine Transportbedingungen schaffen wird, so daß die Specialvereine und -Verbände sich nur mit den rein commerciellen Fragen werden befassen können, welche die Seele des Eisenbahngeschäftes bilden, dessen Körper in seiner technischen Seite bereits heute zumeist einheitlich gestaltet ist[1] und dessen rechtliche und manipulative Grundlagen durch das intl. Uebk. und die zu schaffenden Vereinbarungen der Vertragsbahnen eine einheitliche Gestaltung erhalten sollen.

So kann das intl. Uebk. durch Beseitigung der bestehenden Hindernisse nicht nur dem Welthandel und Weltverkehr die größten Vortheile gewähren, sondern auch dem Eisenbahnwesen gerade durch die Anfangs schwer empfindliche Zwangsgemeinschaft zu einer Entwicklung verhelfen, wie sie auf Grund freiwilliger Annäherung der Bahnen nicht oder doch unvergleichlich schwerer und langsamer zu ermöglichen wäre.

Das intl. Uebk. kann diese segensreichen Wirkungen haben, auf welche näher einzugehen jetzt wohl verfrüht wäre.

Die Erfahrung wird es lehren, ob das intl. Uebk. bei entsprechender Ausführung und Entwicklung das zu halten vermag, was es verspricht.

---

[1] Vergleiche die internationalen Verträge, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen und den Zollverschluß der Güterwagen R.G.Bl. Nr. 8 und 12 vom Jahre 1887.

Es ist möglich, daß wir die Bedeutung des intl. Uebk. überschätzen, zweifellos aber scheint es uns, daß die bisherige Theilnahmslosigkeit der interessirten Kreise jene Bedeutung unterschätzt, deren nächste Wirkungen wenigstens im Gebiete des deutschen Frachtrechtes dem Unvorbereiteten manche Ueberraschung bieten dürften.

Namentlich die Bahnen sollten sich bei Zeiten vorsehen; besser zu früh, als zu spät.

Anhang I.

Anlage I zu § 1 der Ausf.Bst. (S. 55).

Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I.

Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen andern Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größern Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II.

Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen orgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt und jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" 2c. tragenden Zettel beklebt sein.

III.

Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme 2c.) müssen in Behältnisse aus starkem Eisenblech oder aus festgefügtem Holz von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Behältnisse völlig ausgefüllt ist. Die hölzernen Behältnisse sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

IV.

Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III gegebenen Vorschriften.

V.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

VII.

Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere dichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in dichte Blechbehälter verpackt zur Aufgabe gelangt — nur in eisernen Wagen zur Beförderung übernommen. Falls diese Wagen nicht mit festschließenden eisernen Deckeln versehen sind, ist die Ladung mit Wagendecken, welche so präparirt sind, daß sie durch direkte Berührung mit Flammen nicht entzündet werden, vollständig einzudecken. Der Versender und der Empfänger hat das Auf- beziehungsweise Abladen selbst zu besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Bahnverwaltung die Wagendecken selbst zu beschaffen.

VIII.

Celloïdin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloïdinplatten so verpackt sind, daß das Vertrocknen derselben vollständig verhindert wird.

IX.

Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Collodium), dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh,

Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gutbefestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

X.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,

oder

3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XI.

Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. IX für Schwefeläther rc. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte, mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten

Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

XV.

Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummi-Behältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Ziffer 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

XVI.

Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge, Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2).

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XVII.

Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichkommenden Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII.

Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

oder

2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten an-

organischen Substanz wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV, 2 und 3, Anwendung.

XIX.

Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. IX) und von Petroleumäther (vergleiche Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. XI nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter Nr. XV. 1, Absatz 1 maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XX.

Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 Millimeter (auf die Meereshöhe reduzirt) nicht unter 21° Celsius entzündliche Dämpfe giebt;

die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen ꝛc.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol ꝛc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol);

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

   entweder

   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

   c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

      aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

      bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf, oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder

einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmuugen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 haben, oder daß das Petroleum der im Eingang angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther 2c.) Anwendung.

XXI.

Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 17,5⁰ Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl),

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden,

   entweder

   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,

   oder

   b. in dichten widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

   c. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

   aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

   bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit

Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungs-material eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglich verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht neben einander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich“ zu versehen. Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden“ zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren“ anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII (betreffend Petroleumäther ꝛc.) Anwendung.

XXII.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin ꝛc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein spezifisches Gewicht von 0,680 oder weniger haben,

unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
entweder
a. in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,
oder
b. in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
aa. Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
bb. Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch oder einer gleichartigen Materie unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 Kilogramm nicht übersteigen.
2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Ziffer 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen sicher zu lagern und entsprechend zu befestigen. Die Verladung darf nicht über einander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen; Körbe und Kübel mit Gefäßen aus Glas haben außerdem noch die Aufschrift „Muß getragen werden" zu erhalten. An den Wagen ist ein rother Zettel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen.

XXIII.

Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXV.

XXIV.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) ꝛc. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)“ angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:

   entweder

   a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

   oder

   b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,

   oder

   c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter Nr. XXIV, 1 und unter Nr. XV, 1 und 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter 2).

XXVI.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze ꝛc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präzipitat, Zinnober, ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße ꝛc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII.

Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII.

Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX.

Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a. luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,

oder

b. luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI.

Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddywolle), und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Weber- und Harnisch-Litzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergleiche Absatz 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dichtverschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transporte zugelassen.

XXXII.

Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güter-Expedition von dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu Ziffer 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender, bezw. dem Empfänger, zur Last.

XXXIII.

Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXIV.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preß-Torf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne,

Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne ꝛc., sowie durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren, brennbaren Körpern hergestellte Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weitern Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXV.

Falls die unter IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Chemikalien in Menge von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter Nr. IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschließlich aufgeführten Körper einerseits, und die unter Nr. XV (mit Einschluß von Brom bis zum Gewicht von 100 Gramm) anderseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungslos zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

Anhang II.

1. Uebersichtliche Zusammenstellung der Bestimmungen des Handelsgesetzbuches (viertes Buch, fünfter Titel), sowie des Vereins-Betriebsreglements einerseits und der einschlägigen Vorschriften des internationalen Uebereinkommens andererseits.

Anmerkung:
1. Die in den nicht angeführten Art. bezw. al. des HGB. und §§ bezw. al. des BR. enthaltenen Bestimmungen sind im intl. Uebk. weder direct noch indirect (durch Hinweis auf die Landesgesetze 2c.) berührt.
2. Die fettgedruckten Art. bezw. al. des HGB. und §§ bezw. al. des BR. enthalten Vorschriften, welche von den einschlägigen Bestimmungen des intl. Uebk. ganz besonders abweichen.
3. Die mit * bezeichneten Art. und §§, bezw. al. sind in den Textgegenüberstellungen nicht abgedruckt.

a)

HGB. Art.	Uebk. Art.	Text auf Seite
391		
al. 1	8 al. 3	112, 113
al. 2*	6 al. 1	81
392	6	81 ff.
393	10	125
394*		
al. 1	14	152
al. 2	18	187
395		
al. 1	30 al. 1	249
al. 2	43	309, 310
396		
al. 1, 2 u. 4.	34	266
al. 3	37	278
al. 5	41	309
397	39	287
400	29	249
401	27 al. 1 u. 2	237
402	15	166
403	16 al. 1	198
405	16 al. 2	198, 199
406	17	199
407	25	222
408		
al. 1 u. 2 (428)	44	329
al. 3 (386)	45 u. 46	344
409	21 u. 22	210
410		
al. 1	20	199
al. 2—4	22	210
411	22	210, 211

HGB. Art.	Uebk. Art.	Text auf Seite
412*	23 al. 2	72
422	5	66
	(auch 2 u. 3)	53 ff.
423	4	62
424*	31	255, 256
426	32	257
427		
al. 1 P. 1.	34 u. 35	266, 271
427 al. 1 P. 2	40	287
al. 2	41	309
428 (408)	44 P. 4	329
429	27 al. 3	237
430 u. 431	16 al. 3	199
	19	216
	30 al. 2.	249, 250

b) Vereins-BR. §	Uebk. Art.	Text auf Seite	Ausf.Bst. §	Text auf Seite
Eingangsbest.				
al. 1	1	50		
al. 2	4	62		
al. 3	2 P. 3	54		
6 al. 1	5 P. 2 u. 3	66		
44* al. 2	31 P. 5 u. 6	256		
46	1	50		
47 al. 1 u. 2	9 al. 1 u. 2	120	4	120
48				
A 1	2 P. 2	54		
2	2 P. 1	53		
3	2 P. 2 u. 3	54	1 P. 4	54
B 1	3	54	1 al. 2	55
2	3	54	1 P. 1	54
3	3	54	1 P. 2	54
4	3	54		
C	7 al. 4	101	3 al. 1	101
	43	310		
49	8 al. 1 u. 2	112, 113		
50				
erster Satz	6 al. 1	81		
P. 1 al. 1			1 al. 2	55
			2 al. 5 u. 6	84, 85
al. 2			2 al. 5	84, 85
al. 3			2 al. 7	85
P. 2				
al. 1				
erster Satz	8 al. 3 u. 4	113		
al. 1				
zweiter Satz*	7 al. 3	100		
al. 3	8 al. 2	113		
al. 4	6 al. 3	83		

Vereins-VR. §	Uebk. Art.	Text auf Seite	Ausf.Bst.	Text auf Seite
50				
P. 3				
al. 1	6 a. u. d.	81		
al. 2	6 m. u. c.	83, 81		
al. 3.	6 l.	82		
P. 4				
al. 1	7 al. 1	100		
al. 2	7 al. 2	100		
al. 3	7 al. 4	101	3 al. 1 u. 2	101
P. 5				
al. 1	8 al. 5	113		
al. 2	8 al. 6	113		
P. 6 * vergl.	16	199		
	19	216		
	30	249		
P. 7 u. 8	6 al. 2	83	2 al. 1	84
P. 9	6 al. 3	83		
51 al. 1, 2 u. 3	10	125		
al. 4				
erster Satz	6 h.	81		
52 al. 1	11	135		
al. 7	7 al. 4	101	3 al. 3	101
53 al. 1	12 al. 1 u. 2	140		
al. 2	12 al. 4	141		
54 al. 1, 2, 3, 4 u. 6	13	145	5	145
al. 5	6 k.	82		
55 al. 1	5 al. 1 P. 2	66		
al. 2	5 al. 2	66		
56 al. 1*	6 g.	81		
al. 4			2 al. 1	84
al. 5. u. 6	5 al. 3 u. 4	66		
57 al. 1—3	14	152	6 al. 1—3	153
al. 5			6 al. 5, 8, 9, 10	154
al. 7			6 al. 7 u. 11	154, 155
58 al. 1	18 al. 1 u. 2	187		
al. 2	18 al. 3	187		
59 al. 1				
erster Satz	16 al. 1	198		
al. 1 2 u. 3. Satz al. 2 u. 3	15	166, 167	7	167

Vereins-BR. §	Uebk. Art.	Text auf Seite	Ausf.Bst. §	Text auf Seite
59*				
al. 4 bis Schluß u.	19	216		
60*				
61*	24	216		
62	27 al. 1—3	237		
63	29	249		
64				
al. 1	30 al. 1	249		
al. 4 erster Satz	33	250		
al. 4 2. u. 3. Satz	44 al. 1 u. 2 P. 4	329, 330		
al. 5	45	344		
al. 6	25 al. 1	222		
al. 7 u. 8	36	316		
al. 9	25 al. 2—5	222		
65 und	16 al. 3	199		
66 (vgl. § 50	19	216		
P. 6)	30 al. 2	249, 250		
67				
P. 1	31 P. 4	256		
P. 2	31 P. 1	255		
P. 3	31 P. 2	255		
P. 4	31 P. 3	256		
P. 5	31 P. 6	256		
P. 6	31 Schlußsatz	256		
P. 8	32	257	8	257
68	34	266		
	35	271		
	37	278		
	38	281	9	282
	41 u. 42	309		
69				
al. 1	39	287		
al. 2	44 al. 2 P. 2	329		
	45	344		
70	40	287		

2. Textregister des internationalen Uebereinkommens.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.






SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS

